251

Acción Press

euro

8€

MODELISMO

00251

8 480002 164009

www.euromodelismo.com

80 páginas

CON EL MODELISMO
ESPECIAL
250
NUMEROS
DESDE 1979

AFTER THE BLITZKRIEG, POLAND 1939 • M109 EGIPCIO 2011
DOUGLAS A-1H SKYRAIDER • ALBATROS D.V • GENERAL ARMISTEAD

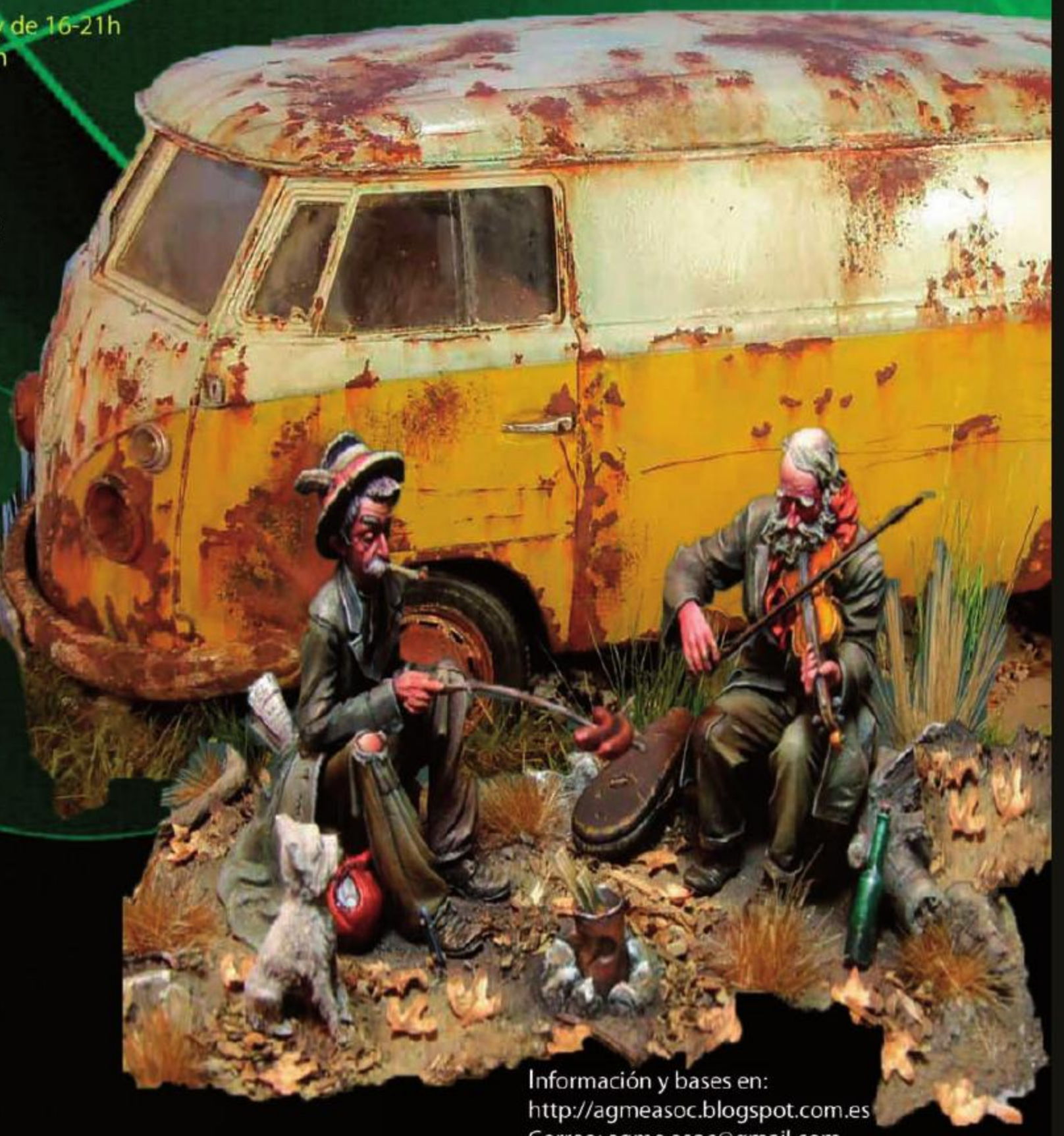
AGME

GIPUZKOAKO MODELISMO ESTATIKO ELKARTEA
ASOCIACIÓN GUIPUZCOANA DE MODELISMO ESTÄTICO

VII CONCURSO EXPOSICIÓN MODELISMO ESTÁTICO CIUDAD DE SAN SEBASTIAN

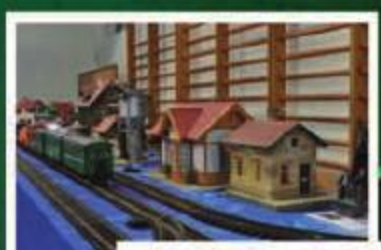
26,27,28 DE SEPTIEMBRE 2014

Horario al público
Sábado de 10-14h y de 16-21h
Domingo de 10-14h
ENTRADA LIBRE



ACTIVIDADES:

Aviones Radiocontrol



Amigos del Ferrocarril

Taller Infantil

Speed Painting

Información y bases en:
http://agmeasoc.blogspot.com.es
Correo: agme.asoc@gmail.com
O en nuestra página de

PATROCINADO POR:

Mundaiz ikastetxea

REVISTA MENSUAL

Director Editorial
Rodrigo Hernández Cabos

Equipo Técnico
José David Hernández Chacón, Rodrigo Hernández Chacón, Javier López de Anca y Marta Ramírez Gómez

Han colaborado en este número:
Carlos de Diego Vaquerizo, Miguel Jiménez MIG, Juan Villegas, Chema Martínez y Luis Gómez Platón

Fotografías
Rodrigo Hernández Chacón,
Rodrigo Hernández Cabos
Raúl Fernández Ruiz
Fernando Cañellas Planchuelo

Diseño y Maquetación
Kommad Publicidad s.l.
Acción Press, S.A.

Imprime
Imprimia Artes Gráficas

Fotomecánica
ACCIÓN PRESS, S.A.
J. David Hernández Chacón

Redacción, Equipo Técnico, Administración y Publicidad
ACCION PRESS, S.A.
c/Ezequiel Solana, 16 - 28017 Madrid
Telf.: 914 086 135 y 913 675 708 - Fax: 914 085 841
accionpress@euromodelismo.com
euromodelismo@euromodelismo.com

Suscripciones
Alejandro Hernández Chacón
Tel.: 913 675 708
suscripciones@euromodelismo.com

Edita: ACCION PRESS, S.A.
Distribución: LOGISTA PUBLICACIONES S.L.
Depósito Legal: M-19724-1992

pocketmags.com
www.euromodelismo.com
www.facebook.com/PanzerAces.Magazine?ref=hl

Este mes la portada de un número tan especial la ilustra el magnífico diorama de Sergio Fenoy, ambientado en Vietnam.

Queda prohibida la reproducción total o parcial de fotografías, textos y dibujos mediante impresión, fotocopia o cualquier otro sistema sin permiso por escrito de la editorial.
EURO MODELISMO no se hace necesariamente solidaria de las opiniones expresadas por sus colaboradores.

HISTORIA DEL MODELISMO EN ESPAÑA, 1 PARTE
4 Interesante historia que narra los inicios del modelismo en nuestro pais de la mano de Rodrigo Hernández Cabos, exponiendo sus vivencias dentro de este mundillo, la aparición de tiendas especializadas, concuros y el nacimiento de la revista Modelismo & Historia.

AFTER THE BLITZKRIEG, POLAND 1939, escala 1/35
8 Carlos de Diego Vaquerizo, integrante de nuestro equipo técnico durante muchos años nos muestra en esta viñeta un trabajo de montaje y detallado súper fino, como es habitual en él. La viñeta esta compuesta de dos vehículos, un Tempo G 1200 y Tankkietka TKS, destacar de esta última su trabajo de pintura imitando la oxidación tras ser destruido.

M109 EGIPCIO 2011, Escala 1/35
28 Con un vehículo moderno pintado en un sólo color, Miguel Jimenez MIG, nos vuelve a sorprender con su trabajo de pintura, sin efectos extremos de desgaste pero con una gran cantidad de matices que aportan a este vehículo un volúmen y aspecto muy realistas.

DOUGLAS A-1H SKYRAIDER, Escala 1/48
42 Juan Villegas nos sorprende con el tratamiento de pintura realizado en este avión, adaptando el concepto de weathering utilizado en los vehículos militares, realiza un trabajo que no deja indiferente a quien lo ve.

ALBATROS D.V , Escala 1/32
60 De nuevo una maqueta de Wingnut Wings es el punto de partida para que Chema Martínez muestre un trabajo expléndido, al que algunas mejoras en el montaje, especialmente en el motor y ametralladoras, y una pintura colorista, tipica de la época hace que esta maqueta sea muy realista y atractiva

GENERAL ARMISTEAD, 54 mm
76 Con esta figura de un general confederado de la marca Beneito, Luis Gómez Platón, importante integrante del equipo técnico de la editorial durante muchos años, nos aporta su granito de arena a estos especiales dedicados a la publicaciónd de 250 números de la revista.

EDITORIAL

La excelente respuesta que tuvimos por parte de los colaboradores para celebrar 250 ediciones de Euromodelismo ha motivado la ampliación del homenaje a la presente edición 251. Los lectores pudisteis comprobar que la revista se convirtió en un agradecimiento a los colaboradores, un homenaje a una revista de larga andadura y un premio a los fieles lectores que nos acompañáis mes a mes. Por ello, la revista que se abre ante nuestras manos no es más que una prolongación del número anterior, comparte la misma filosofía y además se va a extender en ediciones sucesivas a través de invitaciones y homenajes puntuales a nuestros colaboradores.

Abrimos esta segunda entrega especial con Carlos de Diego Vaquerizo, no sólo gran colaborador sino antiguo trabajador de Acción Press cuya obra ha sido esencial durante muchos años en Euromodelismo y grandes enciclopedias como Modelismo Aplicado. Su viñeta titulada After the Blitzkrieg, Poland 1939, demuestra el rigor por la construcción y cuidadoso detallado de vehículos que han sido siempre sus señas de identidad.

A continuación otro gran modelista que comenzó su andadura publicando en Euromodelismo (Todomodelismo en sus comienzos) y que ahora ha alcanzado una excelente e insuperable proyección en infinidad de campos modelísticos; gran investigador en cuanto a técnicas y materiales, no sólo en el manejo de los materiales sino en la invención y fabricación de los mismos. Es un privilegio contar con una nueva clase magistral de Miguel Giménez.

Si Miguel MIG ha sido uno de los precursores del weathering en los vehículos militares, nuestro admirado Juan Manuel Villegas lo está siendo en el capítulo de aviación. Su representación del Douglas A-1H Skyraider deja boquiabierto a los aficionados de todas las disciplinas modelísticas. Juan pertenece a la nueva generación de colaboradores que está enriqueciendo la revista con novedosos planteamientos. Junto a él, compartiendo generación y categoría tenemos igualmente el placer de presentar a Chema Martínez gran experto en la aviación de la Primera Guerra mundial que nos regala este montaje de un Albatros D.V. dónde hace gala de la precisión del montaje y finura de la pintura que tantos reconocimientos y premios le han dejado.

Terminamos con otro modelista que al igual que Carlos de Diego Vaquerizo ha sido mucho más que un colaborador de Euromodelismo. Luís Gómez Platón ha hecho nacer la revista y ha sido el responsable de enseñarnos a pintar miniaturas durante muchos años como integrante de la plantilla de Acción Press. Agradecemos su presencia en este homenaje con una figura titulada General Armistead de la guerra civil americana, un tema que siempre le ha interesado mucho a pesar de que siempre le asociemos como experto de las figuras de la Segunda Guerra Mundial. Y además lo hace a través de la marca Beneito, haciendo así un homenaje a esta marca tan vinculada a Euromodelismo.

Esperemos que sigáis disfrutando de esta fiesta.

HISTORIA DEL MOD

1 Parte: Años 70

Mirando atrás con benevolencia 1980-2014

por Rodrigo Hernández Cabos

LA ÉPOCA OSCURA

Corren los años 60 os imagináis el panorama modelístico español, apenas algunos productos llegan a nuestra patria, Linber – Frog – Aurora, las escalas aún no estaban normalizadas por lo que los aviones por ejemplo los hacían por tamaños casi a bulto mezclando épocas, modelos, etc. Las pinturas eran otra aventura, aparte de caras y malas, con poca variedad y sin disolventes específicos, durante años el Titanlux fue la alternativa hispánica. Lo mismo pasaba con los pegamentos, o muy fuertes que derretían el plástico en exceso o simplemente no pegaban.

Después comenzaron las marcas más serias como Airfix y Revell, que al menos normalizan las escalas siendo la reina la 1/72, al ser las más asequibles, nos aficionamos a la realización de aviones y carros a esa escala. Poco a poco empieza a entrar otro material y otras escalas, en 1/32 Airfix y Monogram, esta última lanza una serie de carros hasta el momento inéditos, los Pz.IV, Brumbar, Sherman, Grant, Lee,etc, junto a la nueva serie de soldados multipose de Airfix que es muy bien acogida, con la aportación de material nuevo donde elegir. Monogram introdujo una estrategia muy eficiente para vender sus maquetas, encargando a un modelista genial una serie de dioramas que significarían la piedra filosofal para el modelismo militar de calidad, Sheperd Paine realizó unas magistrales composiciones (sobre todo teniendo en cuenta la época), la primera que yo vi consistía en un Grant ambientado en el desierto, que pasaba junto a un Pz.IV destruido, el nivel de detalle de aquellas piezas, el movimiento de la figuras, con unos detalles como gafas para el desierto, micrófonos, mascaras para la arena, una técnica de pintura muy especial, me dejaron anonadado. Una tras de otra compré todas las piezas de Monogram, solo por los dioramas de Sheperd Paine, dejándome los escasos ahorros que pensaba emplear en las nuevas marcas que desde Japón e Italia irrumpían en el mundillo aportando un detalle (Italeri en aquel momento soberbio) y Tamiya con aquellas maquetas motorizadas que ofrecían tanta variedad de nuevos modelos.

En estos años el panorama modelístico español era deprimente, una falta de calidad y de criterio notable y lo que es peor, unos medios y materiales mínimos, además algunos modelistas cuando menos tacaños que escondían sus trucos (aprendidos en revistas inglesas), dichosos ellos que habían viajado al extranjero y comprado las famosas Military Modelling o Scale Modeler (que posteriormente se podrían adquirir en España). Nuestra aproximación a aquellas revistas primero con diccionario en mano, en algunos casos modelistas de familias más pudientes que habían estudiado inglés y guardaban celosamente los trucos aprendidos de los ingleses, como por ejemplo uno de los secretos mejor guardados, el disolvente específico del "Putty" (que no era otra cosa que la acetona), en aquella época el "Putty" se aplicaba con una espatulita extendiéndolo lo mejor posible y después se intentaba igualar la superficie con lija al agua. La diferencia de las maquetas de aquellos "privilegiados" que sabían el secreto, con los simples mortales era abismal, habían tenido acceso al santo grial del superdetallado, que en maravillosos artículos se explicaba en las referidas revistas, además sus camuflajes eran perfectos difuminados con bordes blandos, motitas y copitos maravillosos, el secreto se debía al hecho a que eran felices poseedores de una herramienta mágica llamada aerógrafo que también se compraba en Inglaterra o EE.UU. y que se llamaba "Badger", además para poder utilizarlo tenía que ir acompañado de un artefacto conocido como compresor. Algunos de los amigos de estos privilegiados le fue concedido el don del conocimiento de dichas maravillas pero no importaba ya que en España no estaban disponibles o eran carísimos. Estas herramientas que algunos ilustrados profesionales empleaban y que solo se podían comprar en tiendas especializadas de bellas artes.

Pasaría algún tiempo antes de que los establecimientos de modelismo comenzarán a importar dichos aparatos, primero fueron los pulverizadores y después los auténticos aerógrafos, con los que era necesario utilizar

ELISMO EN ESPAÑA

botes de aire comprimido de escasa capacidad ya que los compresores seguían siendo inaccesibles, surgieron variadísimos ingenios que iban desde los neumáticos hinchados a tope hasta las bombas de pedal, es increíble lo que algunos modelistas consiguieron con estos medios tan rudimentarios aunque el nivel medio estaba subiendo aun se mostraba insuficiente.

Varias tiendas especializadas comienzan a surgir, sobre todo en grandes capitales, en Madrid en aquellos años destacaron Gorostiola, Model Reyna, Chauve y un pequeño establecimiento conocido como Vicente, este modesto local que existe en la actualidad y que es conocido por la gran mayoría de modelistas, se convertiría en el eje principal donde acudía la mayor masa de aficionados de todos los niveles, allí se reunían desde los genios de los "secretos" hasta los aficionados más humildes.

El centro por mi preferido era Chauve, porque de cuando en cuando sus escaparates lucían los dioramas de mayor calidad que yo había visto en España, estaban realizados por unos hermanos con los que en aquella época nunca me encontré, pero puedo afirmar que me sorprendían por sus planteamientos y su originalidad y como no con una técnica muy por encima de la media dominante. Por fin los conocí, se trataba de los hermanos Saiz, Valdomero y Agustín. Valdomero para mi es uno de los modelistas más completo, variado y habilidoso que he conocido además de una extraordinaria persona, como después pude comprobar cuando estuvo trabajando con nosotros, ambos auténticos expertos en uniformología, especialmente del Ejército Alemán.

Otra persona a la que recuerdo con auténtico aprecio es a José Antonio Méndez, un auténtico erudito en temas de aviación, además de excelente modelista generoso y didáctico con una mente abierta muy alejado del fundamentalismo retrogrado que podía palparse en los gurús que desfilaban por la referida tienda de Vicente. Me gustaría detenerme en Vicente, un personaje sin igual en este mundillo, en la tienda de su padre una antigua alpargatería reconvertida en "chiringuito del modelismo", aglutinó una fuente inagotable de información y propicio, el intercambio de conocimientos y la difusión de todo tipo de conceptos modelísticos aderezados con la correspondiente chispa política propia de la época. Muchos decían que estaba como una cabra o lo sigue estando, puesto que vive y la tienda sigue abierta, pero a mí siempre me ha parecido divertido, excéntrico como personaje salido de Alicia en el País de las Maravillas, en este caso País del Modelismo, de las reuniones de su tienda salieron una de las primera revistas realizadas en España, Escala, aunque su vida fuera muy corta como ocurriera con, Srafell, Maqueta y otras, que apenas llegaron a los 7 u 8 números.

Nos acercamos a los años 80, en aquella época trabajaba como ilustrador, dibujante de comics y publicista. Pero interiormente tenía el gusanillo, había tanto que hacer y tanto que decir y sobre todo tanto que progresar en el mundo modelístico, salvo algunas excepciones el nivel medio seguía siendo bajo, no existían publicaciones especializadas españolas y me encontraba harto de secretos, verdades a medias, maquetas mediocres y "apriorismos" modelísticos, cada vez crecía más y más mi interés por hacer una revista diferente y en muchos sentido revolucionaria que sirviera para difundir conceptos, técnicas, ideas que renovaran el panorama del modelismo español y salir del ostracismo y retraso congénito.

Tenía muy claro que se necesitaba una editorial fuerte que secundara las ideas para no caer en los fracasos de anteriores donde las publicaciones realizadas a pelo, sin ninguna base editorial, sustentadas en el entusiasmo y la entrega que a la postre se demostró eran cualidades insuficientes. Por aquellas fechas, finales de los 70, comenzaba a surgir una editorial que se estaba especializando en hobbys como su nombre indica, Hobby Press, su director José Ignacio Gómez Centurión periodista experimentado estaba abierto a nuevas ideas, le expuse el concepto de hacer una revista de modelismo estático y aunque en principio no le pareció mal prefirió que experimentáramos con algunos artículos dentro de su revista de Radio Control y comenzó a publicar artículos en RC Model. Visto la buena aceptación de los mismos, me llevo a un despacho para que pusiéramos en marcha la revista de modelismo estático. Como yo tenía la idea muy clara comencé a moverme por las tiendas para buscar colaboradores, en este capítulo de nuevo la participación de José Antonio Méndez fue esencial como colaborador y punto de contacto con otros modelistas. Muy importante fue la aportación de una serie de tiendas que se habían ido consolidando pasando de jugueterías o papelerías a dar más prioridad al modelismo estático, Lojume, El Pibe, 113, además de Vicente, fueron el eje principal y centro de reclutamiento de los modelistas que hacían artículos, aparecieron autores que se integraron en el Staff y que en un principio fueron de gran ayuda pero que posteriormente cuando la revista se hizo independiente terminaron metiendo la mano en la caja (que costumbre esta tan carpetobetónica) y que casi acaban con el proyecto. También se incorporaron otros modelistas honestos y

esenciales para que la obra se pudiera mantener como Javier Escudero Cuervas Mons, su saber modelístico especializado en barcos y su profesionalidad fue esencial en esta etapa de la joven Modelismo & Historia, pues este era el nombre que adjudicamos a la nueva publicación.

El momento era propicio, dos empresas modelísticas de importancia transcendental en el mundo empresarial de figuras se estaban gestando, Miniaturas Beneito y Miniaturas Andrea que con el paso del tiempo serían esenciales para la imagen y el desarrollo del modelismo español. Me voy a detener en Beneito, Fernando Martín, como sabéis fallecido y tristemente olvidado, quiero resaltar su inicial participación e importancia dado que en su estudio se fraguo lo que posteriormente se conocería como al Escuela Española de Pintura de Figuras. A Fernando junto a Julio Contreras Martínez hay que reconocerles ser el primer equipo de modelistas que edito por su cuenta un monográfico con calidad en España, su libro Diorama tiene ese mérito, además en su momento era de lo mejorcito. También tuvo un papel primordial en la expansión de la figura española, no solo por lo que aporto de revolucionario en su época, también y básicamente por haber sido el lugar donde nació la técnica de pintura con acrílicos, de la mano de la mano de Juan Manuel Florez, aún recuerdo el primer Taller de Beneito donde diversos modelistas iban a pintar o modelar sus figuras, en ese momento Fco. José Hernández Ayuso (conocido como Paco Pepe) pintaba una figura a caballo con la técnica de la época, con esmaltes Humbrol, también modelaba con gracia de forma ligeramente caricaturesca y depurada y avanzada para la época, que complementaba con buenas maneras como dibujante, cerca de su puesto de trabajo estaba otra figura con un acabado curioso, Paco Pepe pregunto de quien era y que técnica utilizaba, Fernando le respondió que era un chico nuevo que esta empezando a pintar con un producto que no era esmalte, ni óleo que se disolvía con agua, se llamaba "Placa" y que también utilizaba otra denominada Decorfin, los comentarios de Fernando ponían en duda los resultados dado que no había nada mejor en el Humbrol y el óleo de toda la vida (hasta tal punto estaba extendido este criterio que en el concurso que tenía lugar en el Reino Unido y conocido como Folkestone, durante mucho tiempo estaba prohibido la participación de figuras que no estuvieran pintadas con estas técnicas.

A mí me pareció curioso dado mi conocimiento sobre estas pinturas que en su momento había empleado en mis ilustraciones realizadas para editoriales. En mi técnica había dejado estos productos solo para determinados acabados y me había pasado al acrílico de bellas artes fabricados por Vallejo, me quede con la copla y me surgió la idea de hacer lo mismo con las figuras pidiéndole a Fernando que me presentará a ese pintor, tuvo que pasar tiempo. A estas alturas Hobby Press metido en otros proyectos más rentables dejo de editar la revista y me cambio la cabecera por la liquidación que me correspondía por haber sido su director, al cerrarse la revista deje de ser trabajador de Hobby Press. Cuando meses después me presentaron a J.M. le enseñé el material de Vallejo y le di alguna muestra a Juanma y se comprometió a probarla en algún momento, tan pronto como sucedió J.M. se convirtió al acrílico Vallejo, experimento todas sus posibilidades y desarrollo la técnica de transparencias y subidas de luz y lavados para sombras, base fundamental para poder pintar con acrílicos (a este respeto Sheperd Paine en su libro como construir dioramas comenta que el acrílico es un producto poco manejable que fundía mal desaconsejaba su utilización para pintar figuras) hasta los genios pueden equivocarse como demostraría J.M. sólo era necesario cambiar e inventar una técnica como el hizo.

Mi primer contacto con la empresa Vallejo vista las posibilidades de sus productos para el modelismo no fue muy afortunada, me pasaron con Amadeo el padre, un genio de la fabricación pero que estaba más interesado en sus productos para bellas artes y el acrílico de máximo agarre para los acetatos de dibujos animados, aunque para entonces estos últimos empezaban a realizarse con otras técnicas. Tuve la suerte de conocer a Alex, uno de sus hijos, le exprese la idea y la vio rápidamente, al poco tiempo apareció Model Color con un envase más pequeño provisto de dosificador.

La confluencia se había producido Beneito y J.M., formaron sociedad y entre otras actividades comienzan los cursillos de pintura de figuras con acrílicos.

En tanto la revista Modelismo & Historia se había convertido en el núcleo del huracán modelístico, al estar distribuida por toda España, al no existir otro medio de difusión, se constituyó como el único sistema de comunicación del mundo modelístico a nivel español.

Empiezan a caer mitos, a clarificar técnicas, aparecer los trucos, a compartir experiencias. El progreso que experimenta el nivel modelístico español es increíble, lo que en un futuro que se aproxima se convertirá en la época gloriosa, los grandes triunfos internacionales, los premios por doquier, el nacimiento de las técnicas que se acuñarán como la escuela española, etc.

FIN PRIMERA PARTE

Suscríbete
Order Now

PODRÁS SOLICITAR ESTAS REVISTAS DIRECTAMENTE A ACCIÓN PRESS S.A. O EN COMERCIOS ESPECIALIZADOS EN MODELISMO

YOU CAN ORDER DIRECTLY THESE MAGAZINES FROM ACCION PRESS S.A. OR IN SPECIALIZED STORES IN MODELING

ACCION PRESS, S.A. C/Ezequiel Solana, 16 bajo, 28017 MADRID – Tel. (+34) 913 675 708 – Fax (+34) 914 085 841

www.euromodelismo.com **e-mail: suscripciones@euromodelismo.com**

❑ Deseo suscribirme a la revista EuroModelismo por 12 números al precio de 88 €
Want to subscribe to the magazine for 12 issues Euromodelismo price of 88 €

❑ Deseo suscribirme a la revista Panzer Aces por 6 números al precio de 55 € • Europa 75,00 € • resto del mundo 95,00 €
Want to subscribe to the magazine Panzer Aces by 6 issues for the price of 55 € • Europe 75,00 € • Rest of the world 95.00 €

Euromodelismo nº: ..... Panzer Aces nº: ..... Weathering nº: .....

Nombre/*Name* .....Apellidos/*Surname*.....

Domicilio/*Address* .....Localidad/*City* .....C. Postal/*Zip Code* .....

Teléfono/*Phone* .....e.mail:.....

FORMAS DE PAGO/PAYMENT: ❑ Giro postal (España/*Spain*) ❑ Contrareembolso (+ 9 €, España/*Spain*) ❑ Visa

Titular Visa/*Name* .....DNI .....

Visa nº:.....Caducidad/*Exp. Date*.....

❑ Transferencia a/*bank Transfer to*. Accion Press, S.A.: Caja Madrid 2038-1854-24-6000008565

❑ Giro Bancario.(España/*Spain*) Titular de la cta.: .....nº cta. (20 digitos): .....

La fidelidad tiene premio

Con motivo de la celebración de 250 ediciones de la revista Euromodelismo

25% de descuento

a los suscriptores de nuestras revistas EuroModelismo y PanzerAces en el resto de nuestras publicaciones.

LA PROMOCIÓN ES VÁLIDA HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014 A TRAVÉS DE NUESTRA PÁGINA WEB O LLAMANDO AL TELÉFONO 913675708.

Figuras José Manuel Flores Pérez
Fotos José Ignacio Pérez Lozano

plusmodel RFM 1/35

AFTER THE BLITZKRIEG

Al amanecer del 1 de septiembre de 1939, mientras la *Luftwaffe* bombardeaba las principales ciudades polacas, varias formaciones acorazadas alemanas cruzaron la frontera de este país seguidas por un millón y medio de hombres. De este modo daba comienzo el drama que durante casi seis años asolaría Europa.

POLAND 1939

Carlos de Diego Vaquerizo

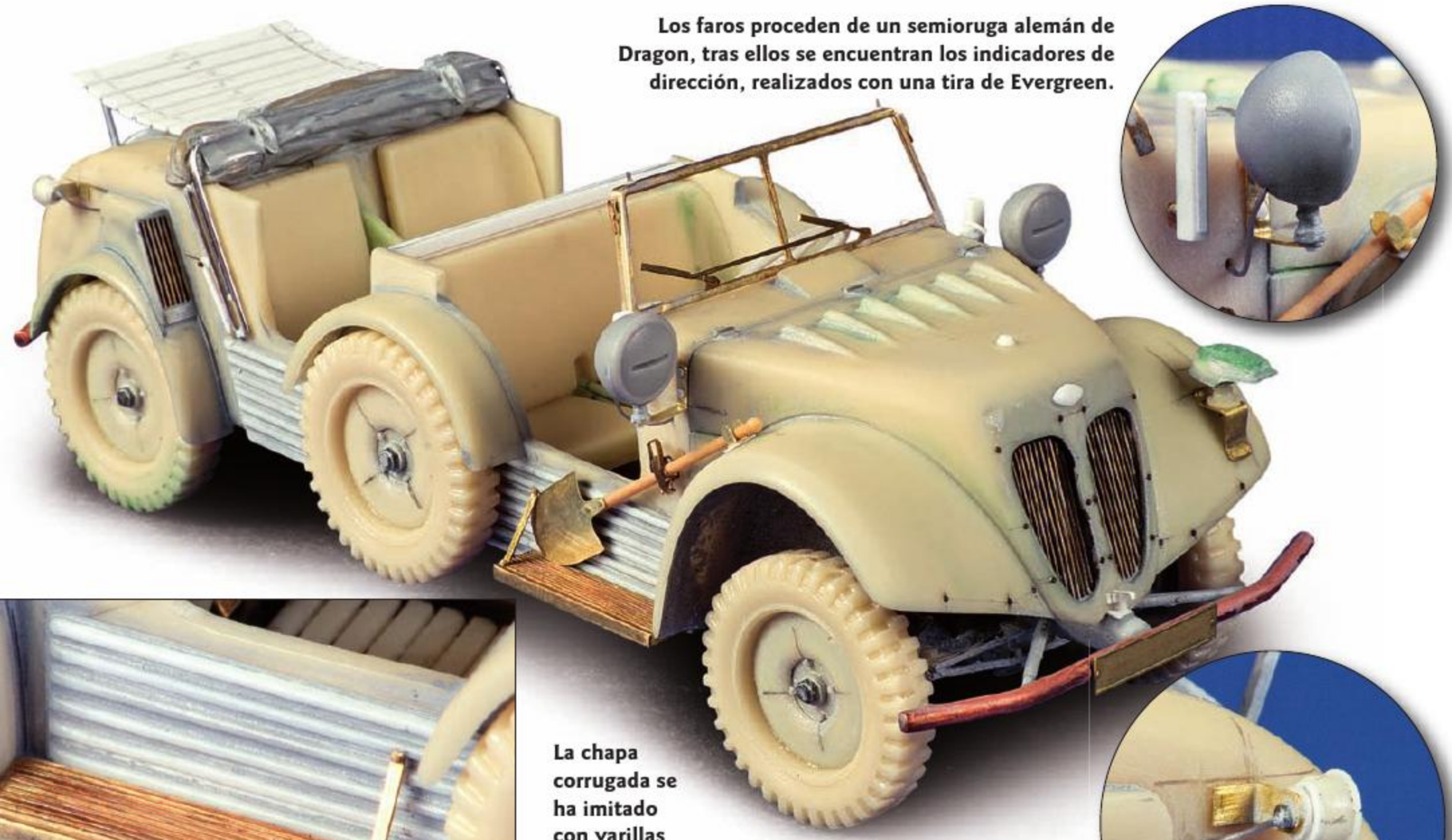
Allá por 1992, pocos días después de haberme presentado por primera vez en mi vida a un concurso de modelismo (el que organizaba Hobbies Vicente), Rodri se puso en contacto conmigo para decirme que... ¡estaba interesado en mi trabajo y además me pidió que escribiera un artículo! Yo no daba crédito, era un modelista solitario que no pertenecía a club o asociación alguna y me había presentado al concurso de casualidad. Era uno de tantos suscriptores anónimos de la alucinante y recientemente aparecida revista "Todomodelismo", todo lo que sabía lo había aprendido leyendo los únicos dos o tres números de esta publicación y la colección completa de su predecesora, la legendaria "Modelismo & Historia". Plenamente consciente de mis limitaciones, no podía creer que el director de estas revistas se fijara en mi obra.

El trabajo en sí era un pequeño diorama con dos vehículos a escala 1/72 ambientado en Alemania en el año 1945. Finalmente, el artículo se publicaría en el nº 8 de "Todomodelismo", marzo de 1993, ya que por cuestiones de paginación el segundo artículo que llevé a la redacción (un Fokker Dr I también a escala 1/72) se publicó antes, en el nº 7.

Transcurridos más de veinte años no sabría expresar con total certeza la sensación que experimenté al ver las páginas impresas con mis trabajos, ya que a partir de ese momento se publicarían muchísimos más y los innumerables recuerdos se entrecruzan, diluyendo la percepción exacta de un momento concreto de mi vida. En cualquier caso recuerdo que fue una experiencia emocionante y muy gratificante, y siempre esperaba con avidez que llegaran a mis manos los números de la revista.

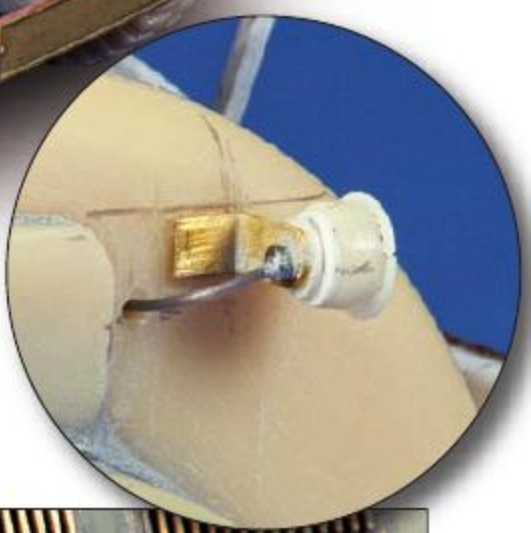
La compañía Vidal & Sohn de Hamburgo comenzó a fabricar en 1936 un vehículo todoterreno 4x4 para cuatro pasajeros bastante peculiar, conocido por el nombre de Tempo Geländewagen 1200 y destinado principalmente a la exportación. Estaba equipado con dos motores de dos tiempos Ilo Wegr 2/300 T, cada uno de 594 cm3 y de 19 CV a 3.500 rpm, y una caja de cambios Hermes de cuatro velocidades. Los motores, uno delantero y otro trasero colocados transversalmente, podían funcionar simultáneamente o por separado según las necesidades, lo que hacía bastante complejo su mantenimiento. Este automóvil tenía tracción y dirección en ambos ejes y además disponía de dos ruedas de repuesto situadas una a cada lado de la carrocería, que podían girar libremente para ayudar a superar obstáculos. La suspensión, independiente a cada rueda y formada por muelles, proporcionaba una excelente capacidad para circular a campo través; la velocidad máxima que alcanzaba por carretera era 68 km/h. Los depósitos de combustible, de 32 litros el anterior y 27 el posterior, aseguraban un radio de acción de 500 km. La producción cesó cuando se habían fabricado 1.100 ejemplares, aunque no está muy clara la fecha exacta.

El modelo de Plus Models consta de varias piezas de resina y una plancha de latón fotograbado. En líneas generales no está mal, aunque le faltan algunos detalles fáciles de realizar. El principal problema que encontré fue un escalón producido por la línea de corte del molde de silicona, situado a todo lo largo de la parte inferior de los lados de la carrocería y los guardabarros. En estos últimos eliminé sin dificultad los escalones con una lija, pero en las zonas corrugadas de la carrocería no me quedó más remedio que lijarlo todo y reconstruirlas con varillas de Evergreen aplanadas por una cara. También tuve que marcar con un scriber la junta existente entre el capó y los guardabarros, adelgazar la resina por la parte interna de la carrocería para poder adaptar las rejillas de ventilación, construir con tiras de plástico el maletero, modelar la capota plegada, construir a scratch un salpicadero nuevo, añadir algunos remaches y cambiar los faros, el volante y la pala por otros procedentes de kits de plástico inyectado.



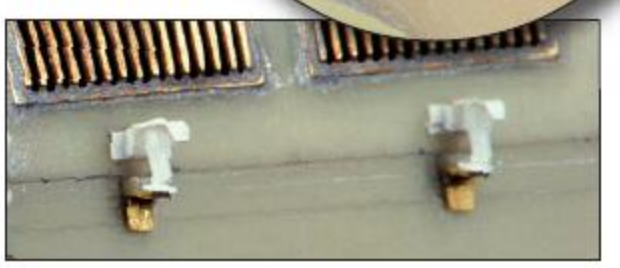
Los faros proceden de un semioruga alemán de Dragon, tras ellos se encuentran los indicadores de dirección, realizados con una tira de Evergreen.

La chapa corrugada se ha imitado con varillas de plástico aplanadas por una cara.



Los pilotos traseros de Mig Productions se ha completado con una base de latón y un cable de plástico estirado.

El respaldo del asiento se ha forrado con lámina de plástico de 0,20 mm. El asidero es una varilla de latón de 0,60 mm de diámetro.



Las presillas del capó se han confeccionado con plástico. El paragolpes es una varilla gruesa de latón.

El parabrisas de fotograbado es bastante delicado, consta de dos piezas de latón entre las que encaja una fina lámina de acetato transparente.

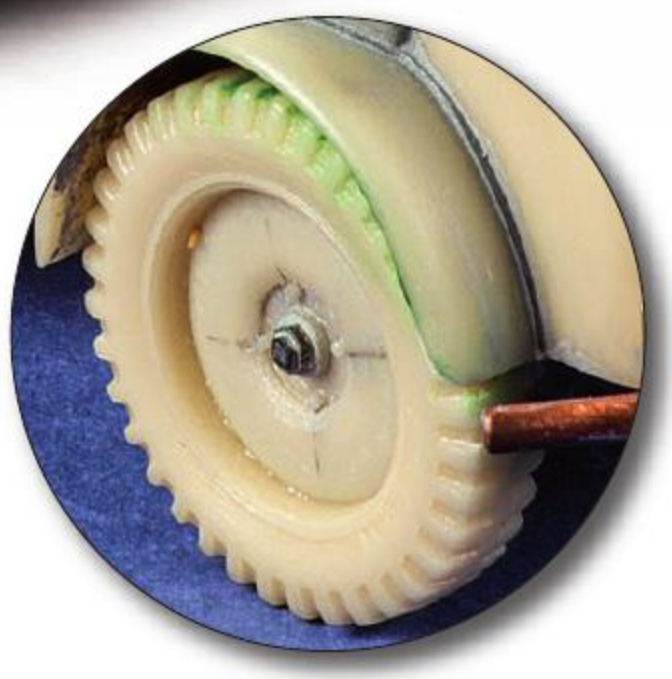
El salpicadero se ha construido íntegramente. Los huecos de los diales se han abierto con un sacabocados Punch & Die.

La lona se ha modelado con masilla de dos componentes sobre una placa curvada de estaño. El maletero está formado por ocho tiras de Evergreen sobre las que se han tallado las vetas de la madera con la punta de una cuchilla.

Las palancas se han realizado con varilla de Evergreen de 0,65 y 0,88 mm de diámetro. La abrazadera de la barra del volante es una tira de estaño.

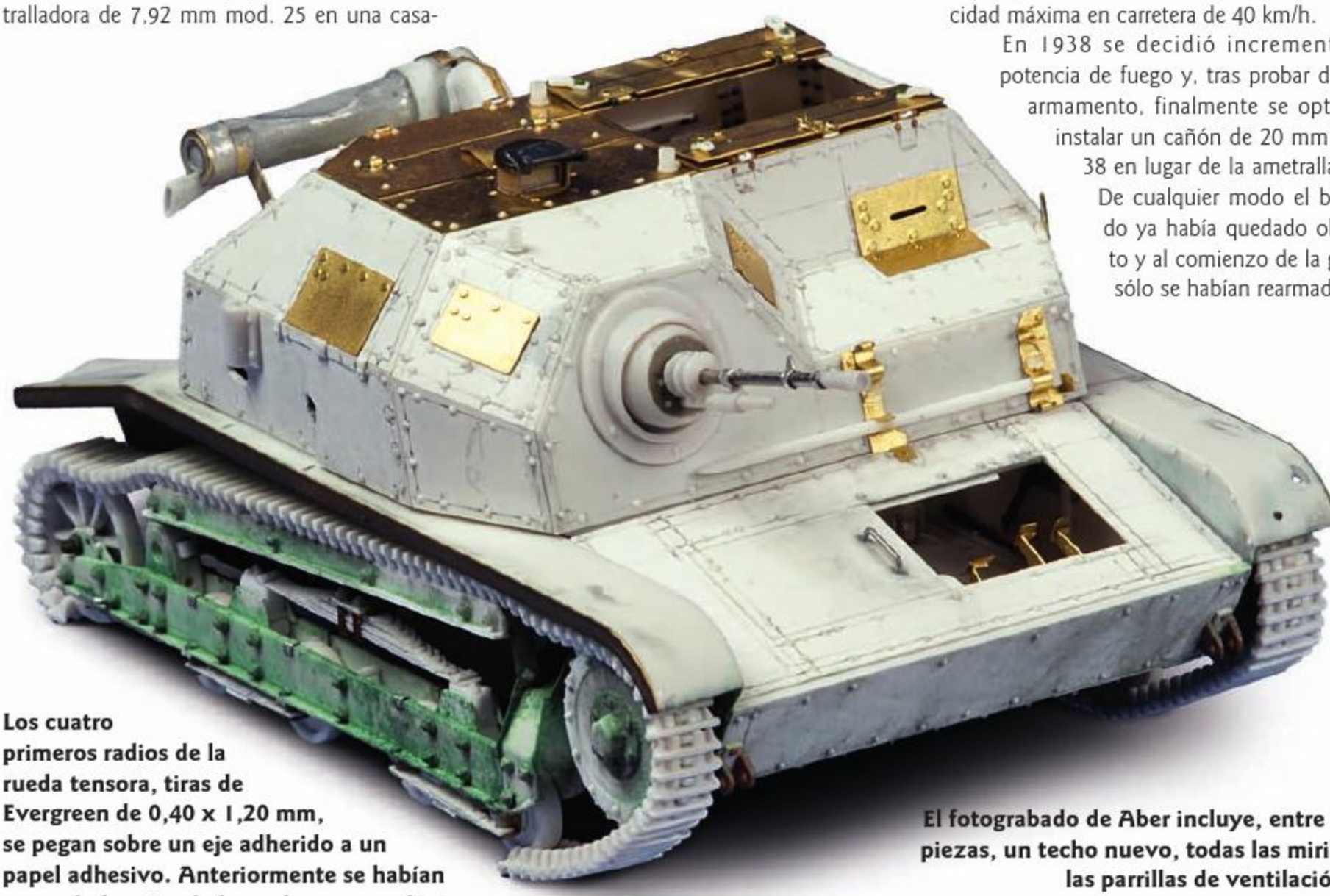
Las barras de la capota son varillas de acero de 0,40 mm de diámetro. Entre la carrocería y el guardabarros se ha pegado un filamento de plástico estirado al calor.

Las válvulas de inflado de las ruedas son pequeños trozos de hilos de plástico estirado al calor. En los ejes se han añadido algunas tuercas.



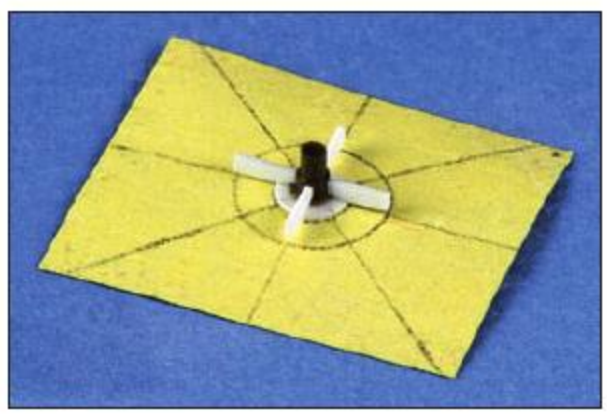
En 1929 el Gobierno polaco compró al Reino Unido un ejemplar del pequeño blindado de cadenas tripulado por dos hombres Carden-Loyd Mk. IV, relativamente fácil de fabricar a bajo coste, y a comienzos de los años treinta construyó los prototipos TK-1 y TK-2 basados en él. El modelo de serie, que entró en producción en 1932 con la denominación TK-3, estaba equipado con una ametralladora de 7,92 mm mod. 25 en una casamata cerrada, un motor Ford Mod. A de 40 CV y su blindaje máximo no superaba los 8 mm. También se fabricaron unos prototipos con la ametralladora instalada en una torre rotatoria, TKW, y un cañón autopropulsado de 47 mm, TKD, pero no se aprobó su producción. Después de haberse fabricado 300 ejemplares del TK-3, en 1934 se incorporaron algunas mejoras que dieron lugar a un nuevo modelo conocido como TKS, del que se llegarían a producir 390 unidades. El blindaje del TKS se incrementó a 10 mm en algunas de las planchas, por lo que el peso aumentó hasta 2.500 kg y la suspensión tuvo que ser reforzada. Además, se instaló un motor Polski Fiat 122 AC de 42 CV a 2.600 rpm que permitía que el blindado se desplazase una velocidad máxima en carretera de 40 km/h.

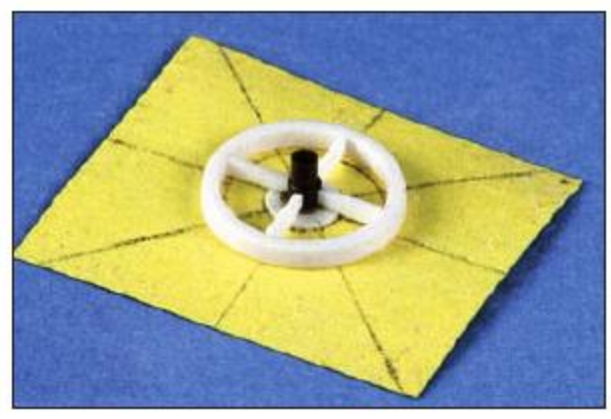
En 1938 se decidió incrementar la potencia de fuego y, tras probar diverso armamento, finalmente se optó por instalar un cañón de 20 mm mod. 38 en lugar de la ametralladora. De cualquier modo el blindado ya había quedado obsoleto y al comienzo de la guerra sólo se habían rearmado dos



Los cuatro primeros radios de la rueda tensora, tiras de Evergreen de 0,40 x 1,20 mm, se pegan sobre un eje adherido a un papel adhesivo. Anteriormente se habían marcado los ejes de los radios con un lápiz sobre el papel.

El fotograbado de Aber incluye, entre otras piezas, un techo nuevo, todas las mirillas y las parrillas de ventilación del compartimento del motor.

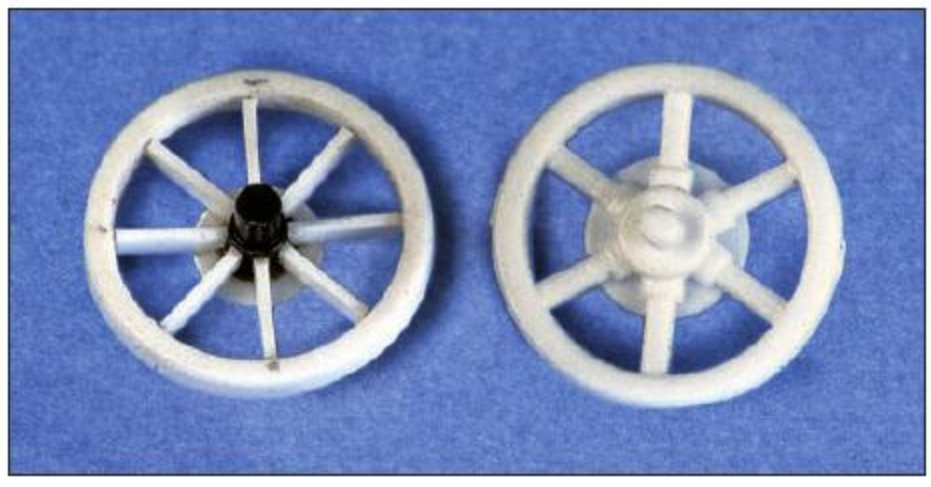


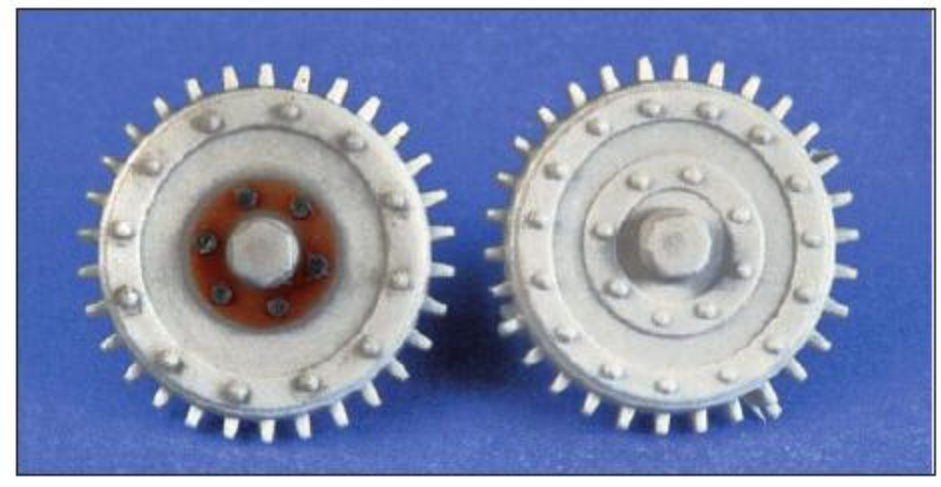


El anillo exterior o banda de rodadura se ha extraído de la rueda incluida en el kit.

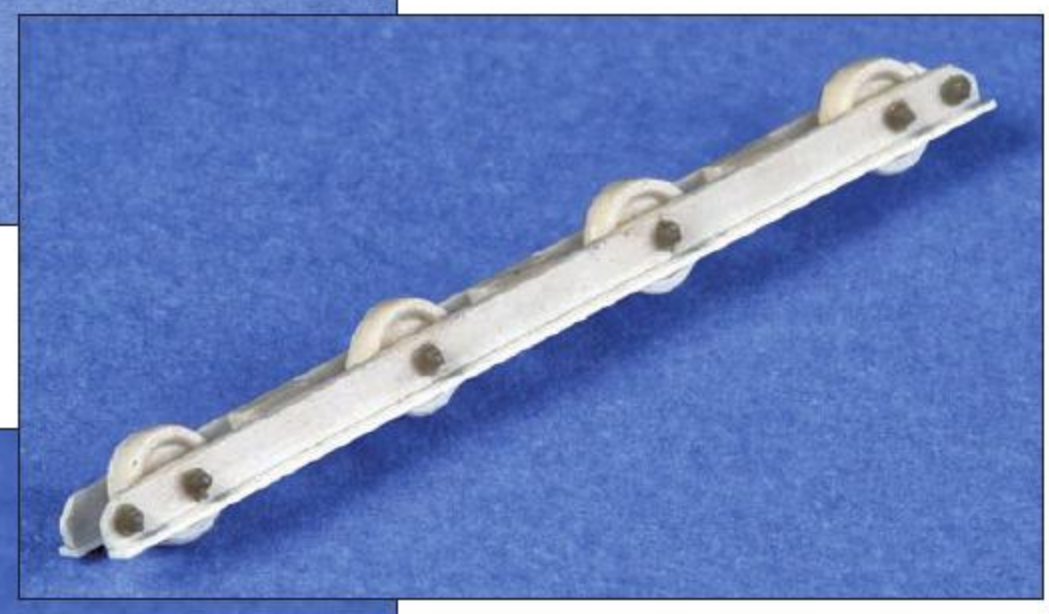
Comparativa entre la nueva rueda con ocho radios y la de la maqueta con seis.

A la izquierda la nueva rueda motriz con el eje modificado y las tuercas reposicionadas.

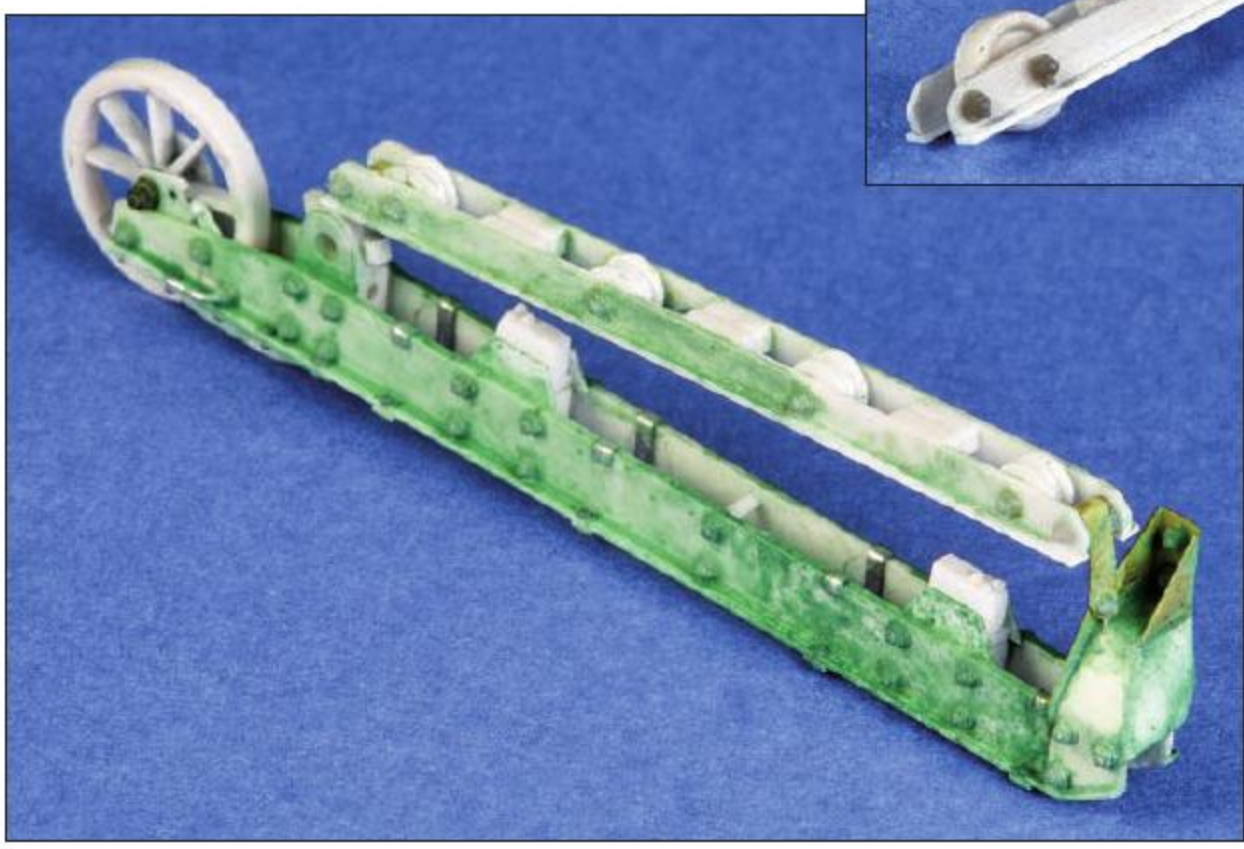




Los brazos que sustentarán a los bojes se han adelgazado lijando una de sus caras. En la parte inferior se ha pegado una tira de plástico de 0,25 mm de grosor formando un bisel.



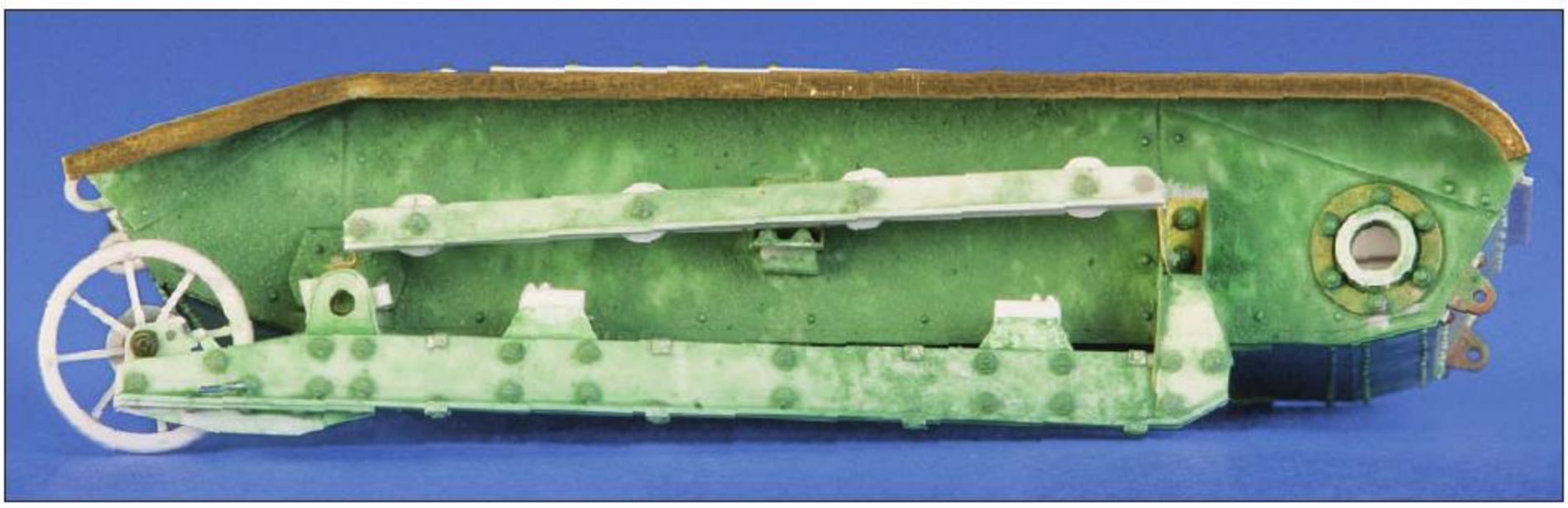
Las tiras que sujetan a los rodillos de retorno se han construido con elementos de Evergreen.



En la parte delantera, la mitad inferior de la pieza de unión entre los brazos incluida en el fotograbado de Aber se ha modificado con lámina de plástico.

Tras adelgazar los guardabarros, las junturas de unión entre las planchas de los laterales del casco se han marcado con un scriber. La base de la rueda tractora se ha detallado con una arandela de latón y seis tuercas.

La alineación de la estructura del tren de rodaje debe comprobarse y, si procede, corregirse antes de que seque el pegamento.



decenas de ejemplares. También cabe mencionar que sobre chasis de TK-3 se fabricaron unos cuantos tractores de artillería denominados C2P.

La firma RPM cuenta en su catálogo con varios de estos pequeños blindados polacos. De todos ellos el TKS, con su largo cañón, fue el que me pareció más atractivo. La maqueta de plástico inyectado de RPM, también comercializada por Mirage Hobby con la ref. 35413, es el resultado lógico de unos moldes de acero de bajo presupuesto o de tecnología anticuada. Por este motivo todas las planchas verticales carecen de remaches, los pequeños detalles parecen desvanecerse y el grosor de la totalidad de las piezas resulta excesivo. Además, la forma e inclinación de las paredes de la casamata no es del todo correcta.

CUADRO DE MATERIALES

Maquetas:
- Tempo G 1200, Plus Model ref. 091.
- Tankietka TKS z km wz. 25, RPM ref. 3500.

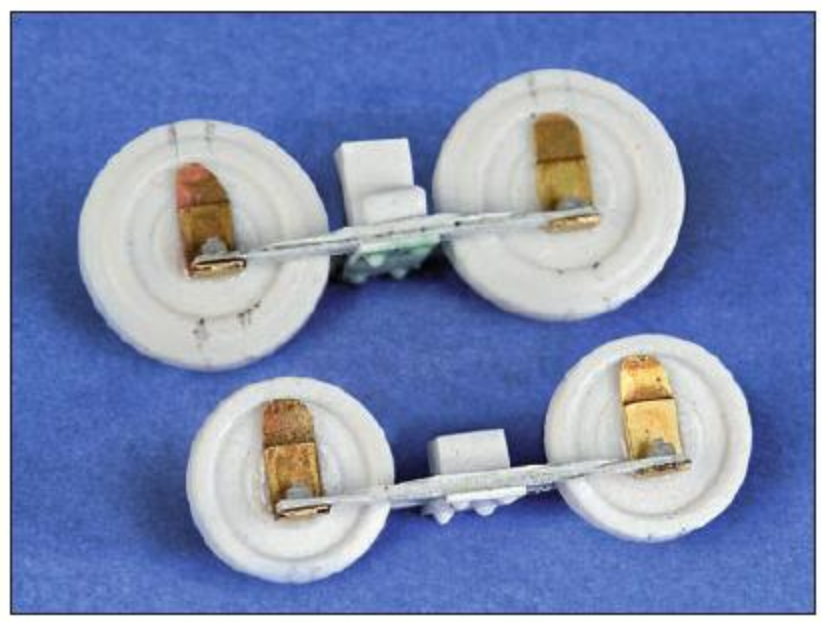
Fotograbados:
- Tankietka TKS, Aber ref. 35016.
- Germany tool holders set till 1943, Aber ref. 35A03.
- Verja, Scale Link ref. F-7.

Kit de interiores:
- Tankietki interior set, RPM ref. 35030.

Complementos:
- Notek, Mig Productions ref. 35130.
- Volante procedente de Dragon ref. 9051.
- Faros procedentes de Dragon ref. 6246.
- Pala procedente de Tamiya ref. 35185.
- Latas de combustible procedentes de Academy ref. 1383.
- Motor procedente de Italeri ref. 297.
- Radiador procedente de Italeri ref. 230.
- Adoquinado, Toro Models ref. 350002.
- Tapa de alcantarilla, M4 Models ref. DI0002.
- Hojas de roble, Hudson & Allen Studio ref. 9704.
- Césped, Aneste ref. 321.

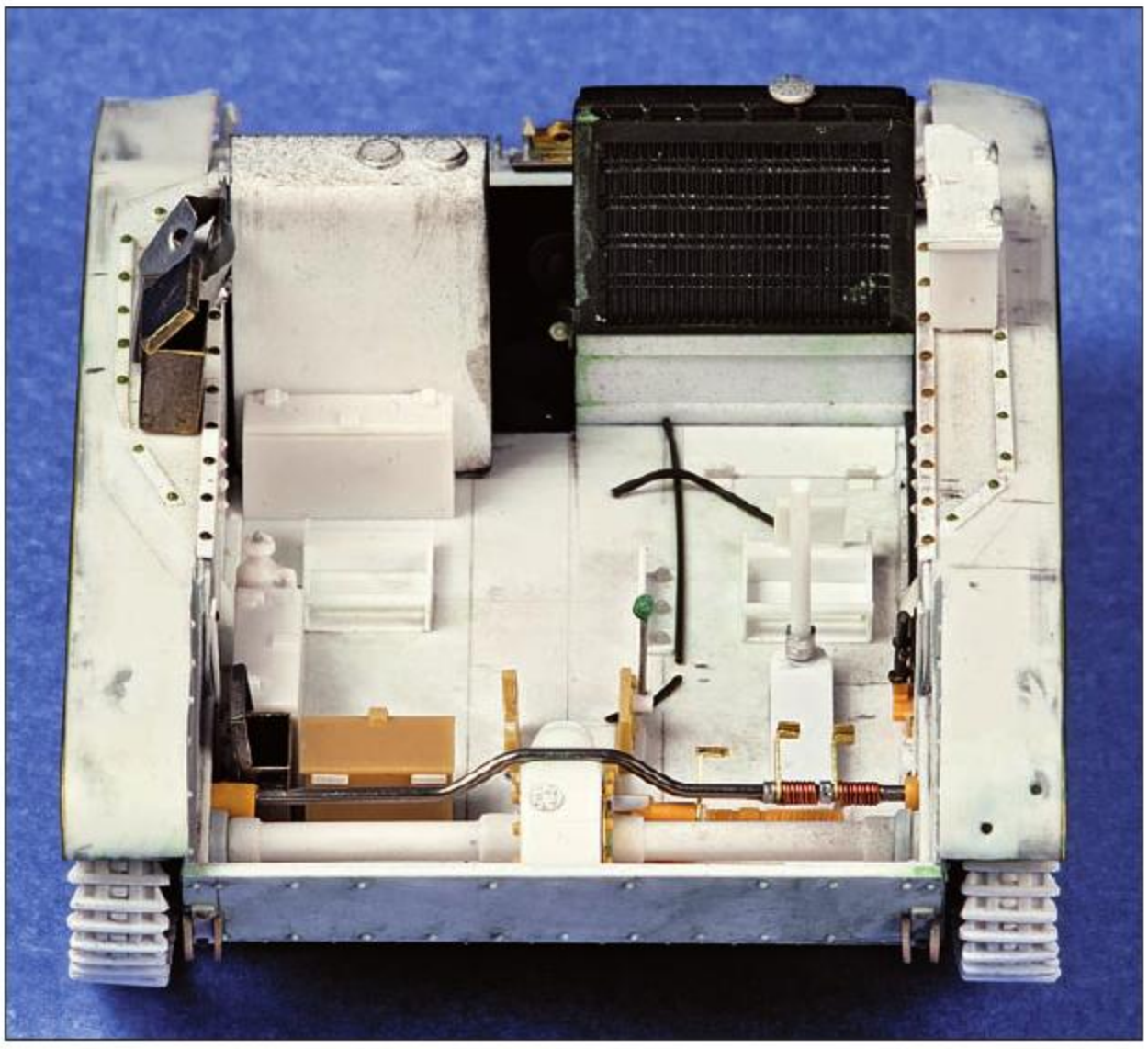
Figuras:
- Sd.Kfz. 251 driver, Alpine Miniatures ref. 35029 con piernas de Dragon ref. 6193.
- Leaning girl, Andrea Miniatures ref. S5-A25.
- Leapfrog, Andrea Miniatures ref. SG-A37.

Las ballestas se han realizado con tiras de estireno de 0,13 mm de grosor e hilo de cobre de 0,30 mm de diámetro.



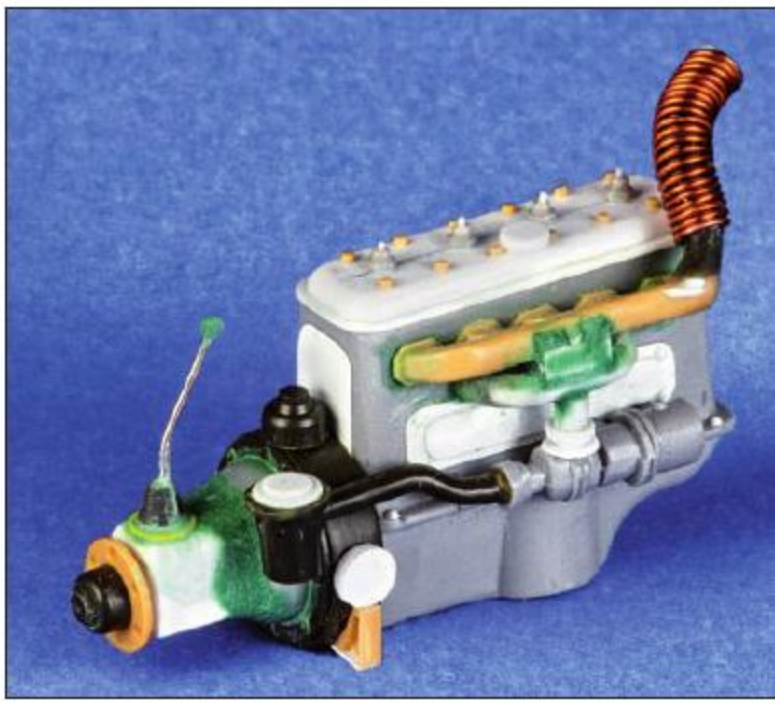
Los bojes se han confeccionado con estireno de 0,13, tiras de Evergreen y piezas de fotograbados sobrantes. En las ruedas quemadas el caucho se ha eliminado con una cuchilla y lija.

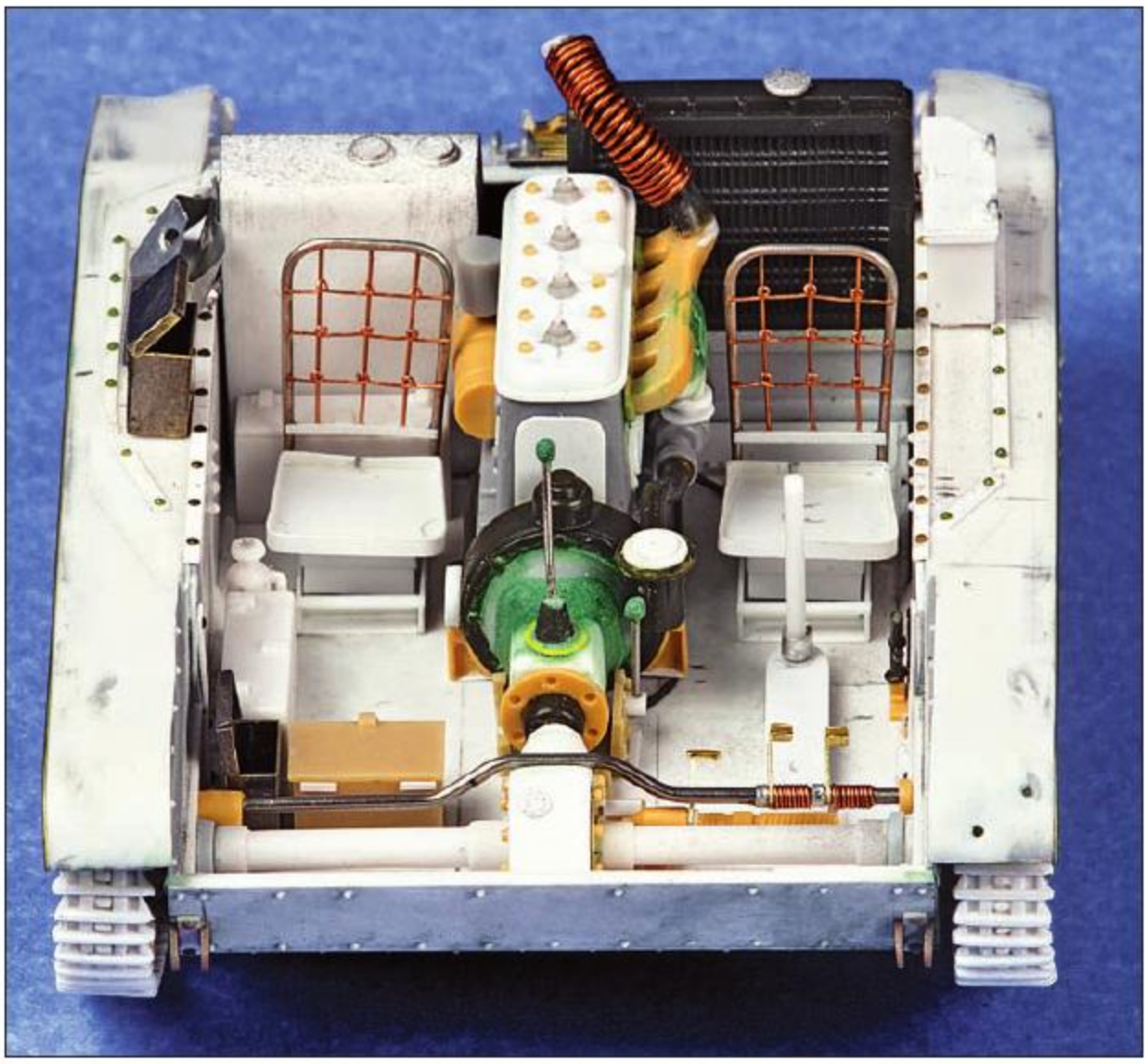
Como el lado derecho está quemado, las ballestan se han doblado por el calor y el peso del blindado de modo que las ruedas quedan elevadas hasta el tope.



El tubo de escape es una varilla de plástico curvada al calor y recubierta con hilo de cobre de 0,30 mm.

El motor procedente de un ZIS-5 se ha acortado y detallado con piezas sobrantes de otros kits.



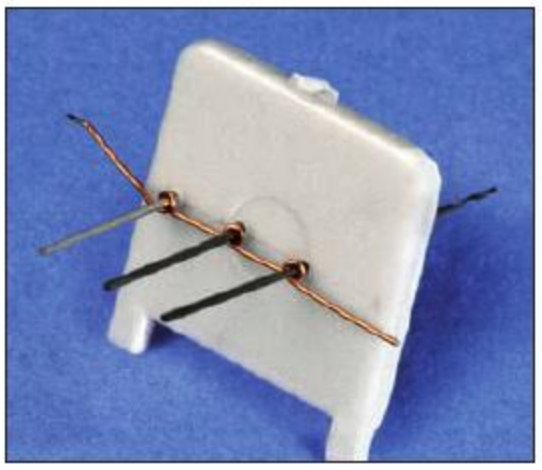


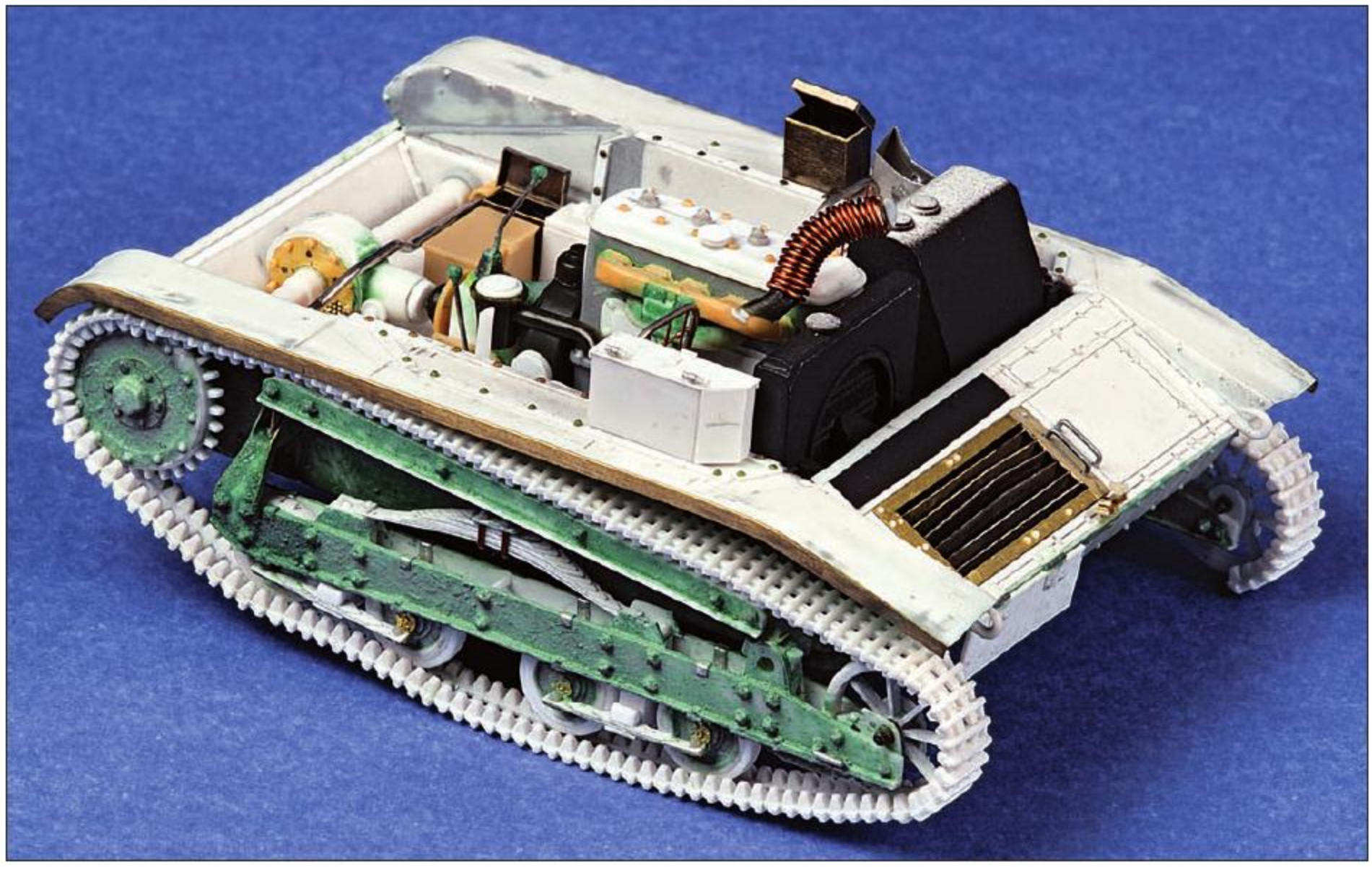
Los muelles del respaldo de los asientos se conforman con hilo de cobre de 0,20 mm sobre el rabo de tres brocas de 0,30 mm de diámetro sujetas a una placa de plástico.

El asiento quemado muestra su armazón metálico. El borde es cable telefónico de 0,50 mm de diámetro.

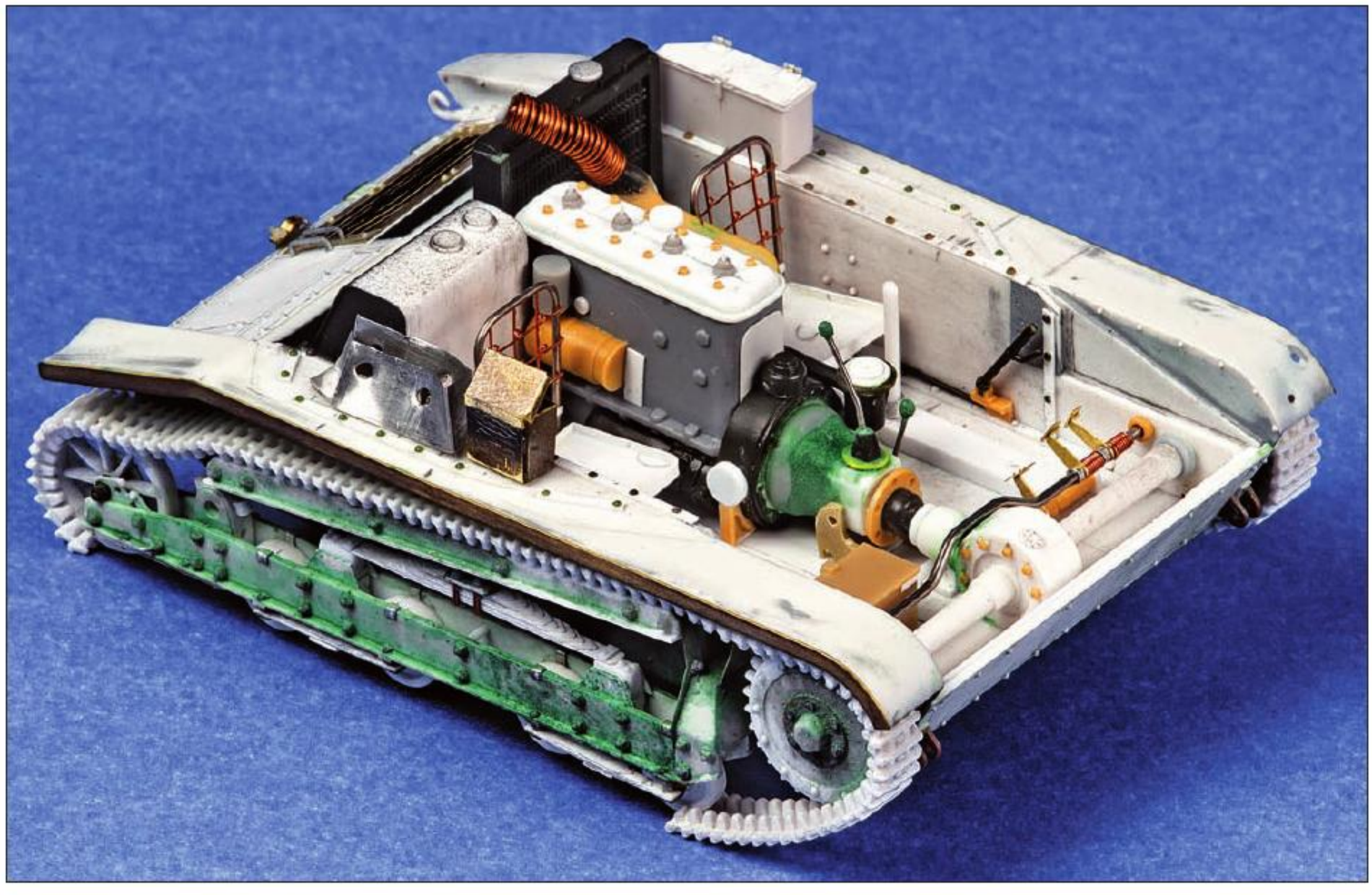
El depósito de combustible se ha acortado por los lados y forrado con lámina de estireno de 0,13 mm. La transmisión se ha reconstruido totalmente y el radiador, modificado, procede de un Dodge wc 62.

Los pedales de freno, embrague y acelerador son sobrantes de latón fotograbado. Tanto los asientos como el motor no están pegados, para facilitar el posterior trabajo de pintura.

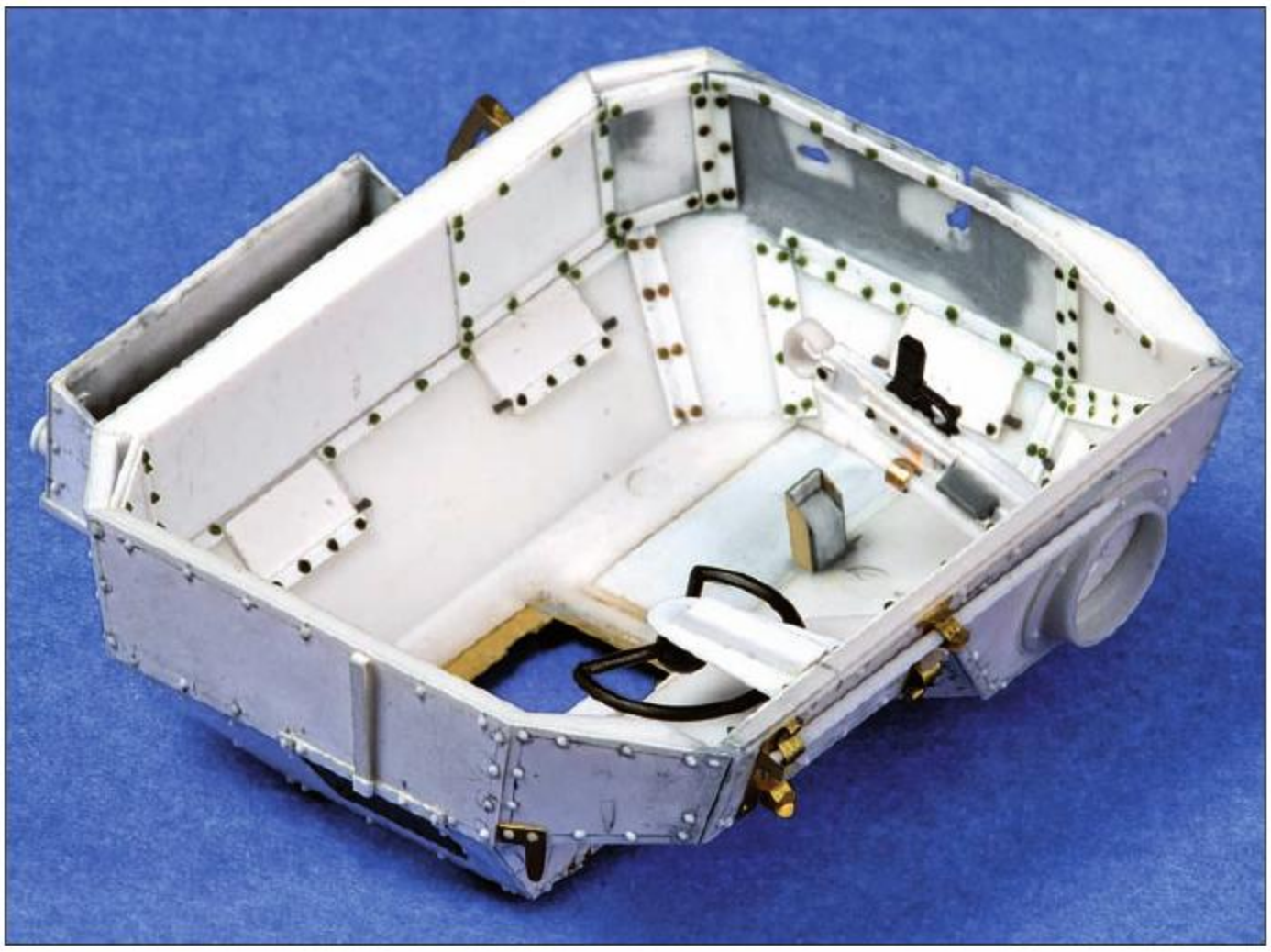




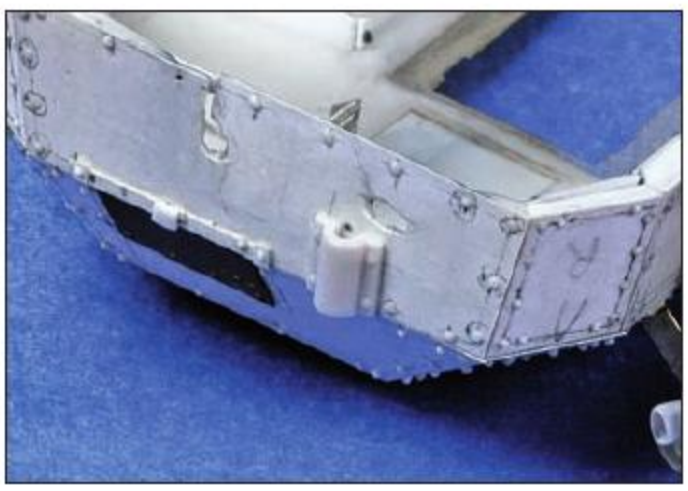
Las cajas de munición son las originales del kit y otras procedentes de restos de fotograbados. En el interior del habitáculo se han añadido varios remaches.



En el lado derecho dos impactos han atravesado una caja, de lámina de aluminio, y uno de ellos ha alcanzado el depósito de combustible. Los restos de la combustión que aparecerán dispersos por el suelo aún no se han añadido para que el trabajo en los interiores se aprecie con total claridad.



El interior de la casamata se ha detallado con tiras de plástico de 0,20 x 0,90 mm y numerosos remaches.

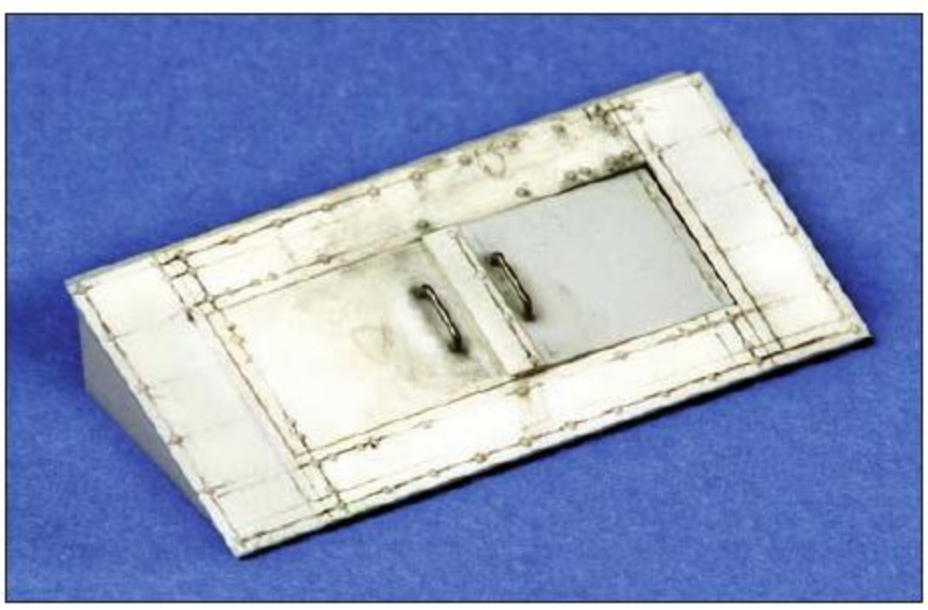


En un lado el plástico se ha adelgazado con una cuchilla curva y se han abierto los dos impactos.

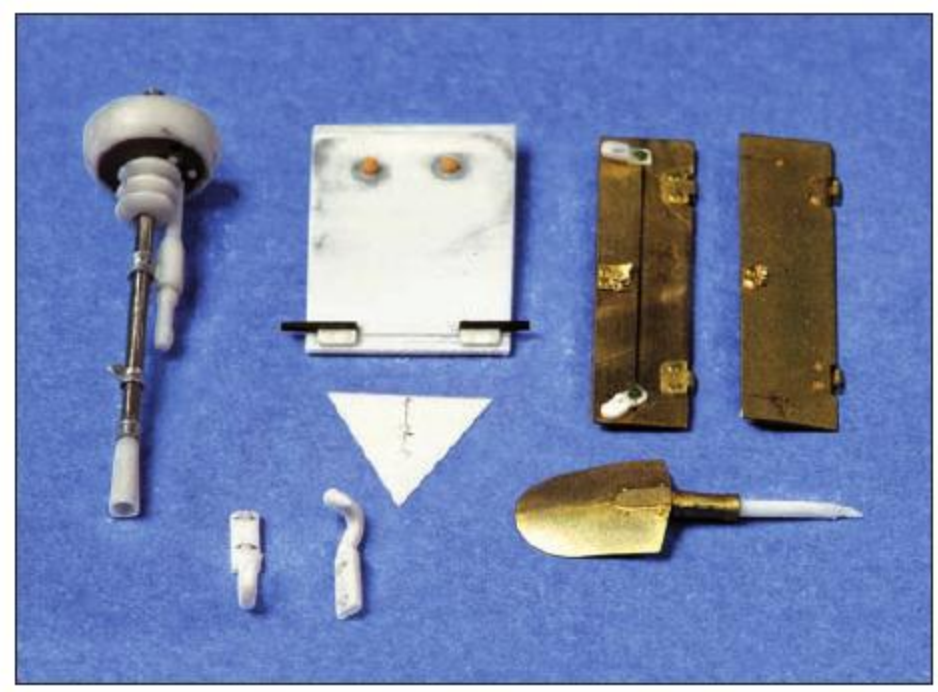
El volante modificado procede de un camión.

Evidentemente, como el blindado iba a ser un complemento dentro de la escena y además iba a estar destruido, decidí no construir una nueva casamata, sino forrar las planchas de la existente con lámina de plástico de 0,13 mm de grosor. Con ello logré que entre las planchas quedasen marcadas las juntas de unión de un modo bastante realista. También conseguí aumentar notablemente la calidad del modelo al añadir todos los remaches que le faltaban y adelgazar los guardabarros raspándolos por su cara inferior con una cuchilla. Además lo detallé con el fotograbado específico de Aber, que incluye gran cantidad de pequeñas piezas y un techo nuevo. Como también disponía de un kit de interiores de RPM, de plástico, opté por dejar algunas escotillas abiertas.

Antes de ensamblar el casco con la casamata trabajé los interiores. Aproveché muy pocas de las burdas piezas del kit; reemplacé el motor por otro de camión ZIS-5 de Italeri/Zvezda y coloqué el radiador de un viejo camión Dodge wc 62 de Italeri, ambos convenientemente modificados. También utilicé pequeñas piezas sobrantes de otras maquetas y construí diversos detalles con plástico e hilo de cobre. Finalmente, y para imitar la textura de la carbonilla del interior calcinado, preparé una mezcla de raspaduras de plástico con putty y acetona y la distribuí con un viejo pincel formando aglomeraciones en los recovecos.



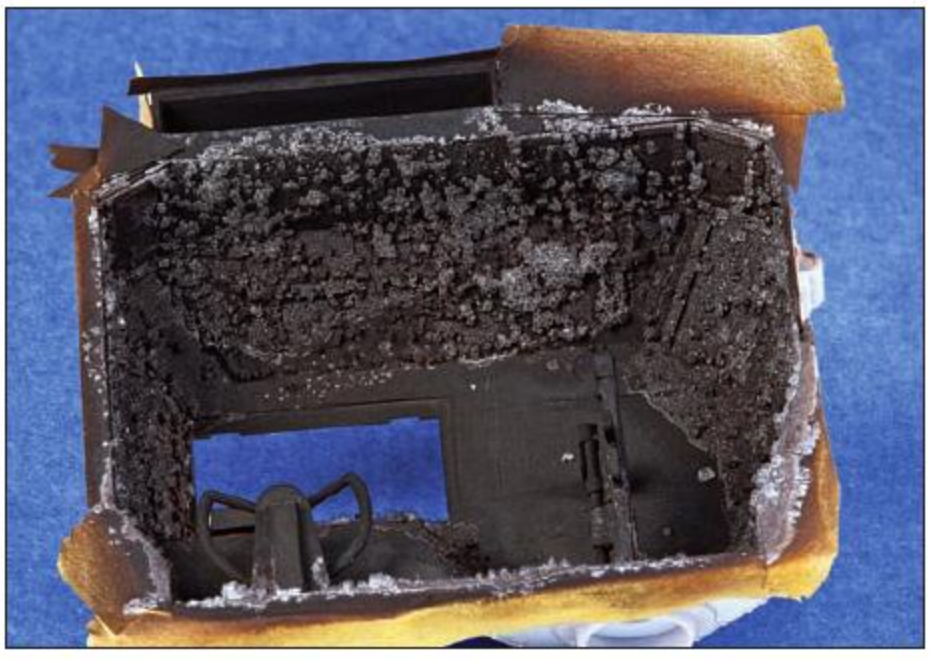
La plancha inclinada delantera se ha adelgazado por dentro para poder dejar abierta una de las trampillas. Se ha forrado con lámina de 0,13 mm y los remaches se han reubicado.



Diversas piezas que se pintarán por separado.

Comencé por el interior del blindado. Como debía estar totalmente calcinado decidí aplicar la técnica de la sal. Empecé por aplicar con aerógrafo una capa de un color compuesto por una mezcla de XF-10 Flat brown y XF-1 Flat black. A continuación distribuí diversos tonos aerografiando un tono de óxido que obtuve al mezclar XF-64 Red brown, XF-4 Yellow green y XF-7 Flat red. Después humedecí la superficie con agua y un pincel y espolvoreé sal por encima. Después de secarse, aerografié un color bastante oscuro procedente de mezclar XF-1 Flat black con un poco de XF-10 Flat brown. Un par de minutos después retiré la sal. La técnica es muy rápida y con ella se consiguen unos interesantes efectos de requemados y descascarillados con diversidad de tonalidades y matices. Terminé el trabajo en esta zona con una aguada general de óleo Ivory black.

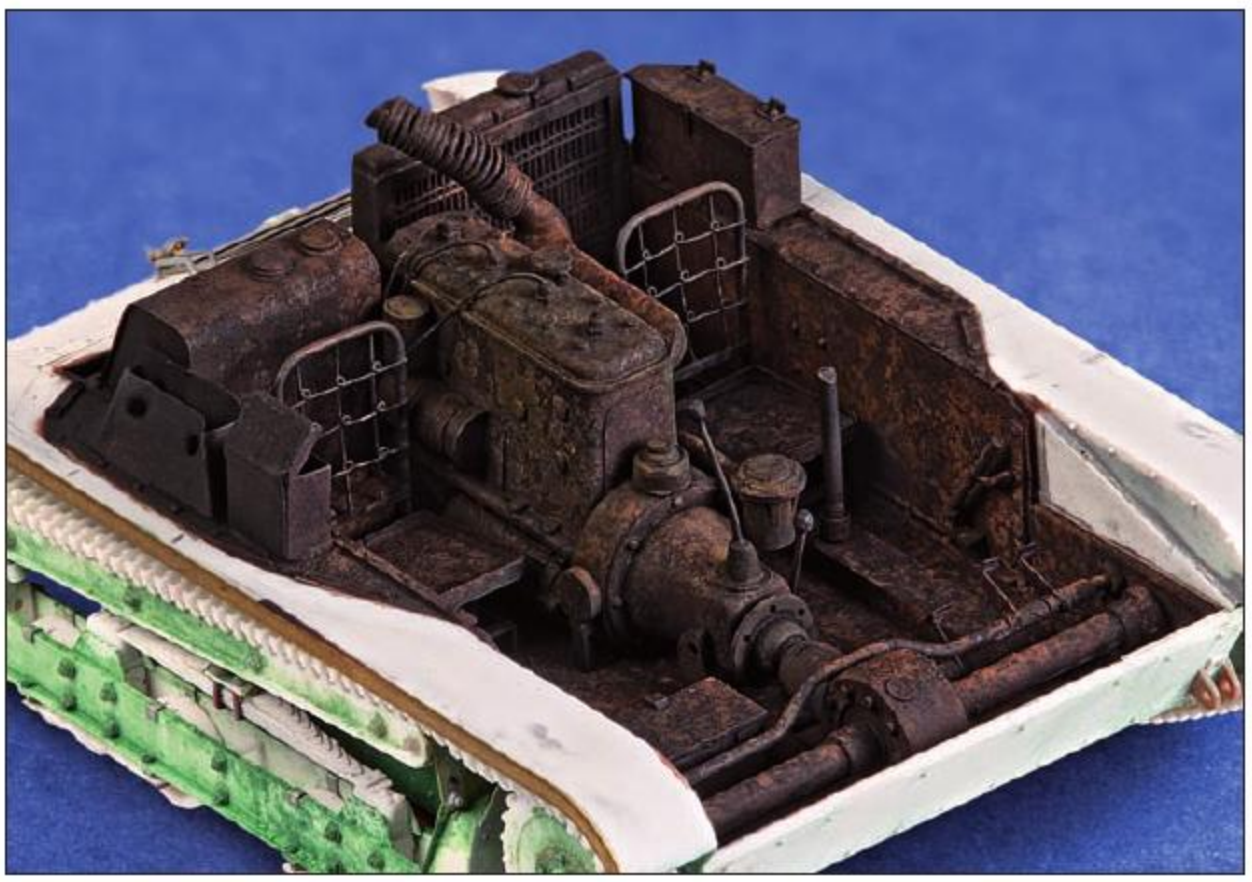
Una vez ensambladas las dos mitades del casco me dispuse a pintar el exterior; el color arena grisácea que sirvió de base general lo obtuve con XF-55 Deck tan mezclado con una pizca de XF-59 Desert yellow, mientras que para las manchas de camuflaje utilicé respectivamente XF-58 Olive green y XF-10 Flat brown. Una vez aplicados sobre el modelo y con objeto de reducir el marcado contraste entre los tres colores, proyecté una capa general del color base extremadamente diluído y a continuación una capa igualmente diluída de XF-59. Estas "veladuras aerográfi-



Tras pintar el interior con diversos tonos de óxido, se ha fijado sal con agua y a continuación se ha aerografiado una capa general de XF-1 ensuciado con XF-10.

La sal se ha retirado con abundante agua, ahora se aprecia el resultado: la sal actuó como una mascarilla y la pintura oscura sólo cubrió las zonas que estaban al aire.

La combinación de XF-64, XF-4 y XF-7 quedó a la vista al retirar la sal, formando una serie de manchas de diversos tamaños con aspecto de desconchados herrumbrosos.



El trabajo concluye con una aguada general de óleo Ivory black que sirve para perfilar todos los detalles.

Esta técnica es muy efectiva y rápida, en pintar el interior sólo se tardó dos horas.

cas" también sirvieron para aclarar la maqueta, algo muy necesario si se quiere evitar que los posteriores óxidos y requemados se acaben confundiendo con el camuflaje.

El siguiente paso fue aerografiar las grandes manchas de óxido que siempre aparecen donde se ha quemado la pintura. Si no habéis hecho esto anteriormente os recomiendo que preparéis un boceto a lápiz sobre los planos del vehículo, algo muy útil para definir las áreas oxidadas. Aerografié XF-64 Red brown muy diluído, superponiendo capas sucesivas en varias pasadas hasta configurar cada mancha. También añadí algunos tonos puntuales con XF-4 Yellow green y XF-9 Hull red.

Tras dejar a un lado el aerógrafo y las pinturas de Tamiya, tomé los pinceles y los acrílicos Model Color y representé diversos descascarillados, rayaduras y suciedades sobre los colores de camuflaje, de modo similar a como lo había hecho con el automóvil alemán. En las áreas herrumbrosas añadí pequeñas manchas de formas variadas con distintos tonos de óxido, para ello me serví de los colores 818 Red Leather, 950 Black y 910 Orange red. Este último tono lo apliqué muy diluido en forma de aguadas, arrastrando la solución con el pincel de modo que se concentrase en las partes más altas de las planchas de blindaje de la casamata, donde incide más la luz. Añadí más matices sobre el óxido con pequeñas porciones de óleos Burnt umber, Burnt Sienna y Yellow ochre, procurando que, en la medida de lo posible, el primero y más oscuro ocupase las áreas más próximas a los bajorrelieves, el segundo el centro de las planchas y el último y más claro los relieves.

Una vez secos los óleos simulé ahumados negros tanto a pincel como con aerógrafo, superponiendo varias capas de pintura muy finas. Tras añadir algún que otro tóno de óxido a pincel y retocar donde consideré oportuno, barnicé el modelo en mate con el aerógrafo.

CUADRO COLORES

Color base interior (aerógrafo):
Acrílicos Tamiya XF-1 Flat black (20%) + XF-10 Flat brown (20%) + disolvente Tamiya X-20A (60%).
Tonos óxido (aerógrafo):
Acrílicos Tamiya XF-64 Red brown (10%) + XF-4 Yellow green (10%) + XF-7 Flat red (5%) + disolvente Tamiya X-20A (75%).
Requemados/descascarillados (aerógrafo):
Acrílicos Tamiya XF-1 Flat black (25%) + XF-10 Flat brown (5%) + disolvente Tamiya X-20A (70%).
Aguada (pincel cilíndrico nº 3):
Óleo Titan 82 Ivory black (15%) + disolvente de esmaltes Tamiya X-20 (85%).
Color base exterior (aerógrafo):
Acrílicos Tamiya XF-55 Deck tan (37%) + XF-59 Desert yellow (3%) + disolvente de Tamiya X-20A (60%).
Camuflaje (aerógrafo):
Acrílico Tamiya XF-58 Olive green (20%) + disolvente de Tamiya X-20A (80%).
Acrílico Tamiya XF-10 Flat brown (20%) + disolvente de Tamiya X-20A (80%).
Veladuras (aerógrafo):
Acrílico Tamiya color base exterior (5%) + disolvente de Tamiya X-20A (95%).
Acrílico Tamiya XF-59 Desert yellow (5%) + disolvente de Tamiya X-20A (95%).

Óxido (aerógrafo):
Acrílico Tamiya XF-64 Red brown (15%) + disolvente Tamiya X-20A (85%).
Tonos óxido (aerógrafo):
Acrílico Tamiya XF-4 Yellow green (15%) + disolvente Tamiya X-20A (85%).
Acrílico Tamiya XF-9 Hull red (15%) + disolvente Tamiya X-20A (85%).
Descascarillados superficiales (pincel cilíndrico nº 1):
Acrílicos Model Color 976 Buff (30%) + 987 Medium grey (30%) + agua (40%).
Descascarillados profundos/metal herrumbroso (pincel cilíndrico nº 1):
Acrílicos Model Color 950 Black (35%) + 818 Red leather (25%) + agua (40%).
Tonos sobre el camuflaje (pincel cilíndrico nº 2):
Acrílico Model Color 847 Dark sand (10%) + agua (90%).
Acrílico Model Color 880 Khaki grey (10%) + agua (90%).
Acrílico Model Color 914 Green ochre (10%) + agua (90%).
Tonos sobre el óxido (pincel cilíndrico nº 2):
Acrílico Model Color 818 Red leather (10%) + agua (90%).
Acrílicos Model Color 950 Black (5%) + 818 Red leather (5%) + agua (90%).
Acrílico Model Color 910 Orange red (10%) + agua (90%).

Matices de óxido (pinceles cilíndrico nº 2/plano nº 4):
Óleos Titan 78 Burnt umber, 88 Yellow ochre y 96 Burnt Sienna difuminados con el pincel plano humedecido con disolvente de esmaltes Tamiya X-20.
Perfilado (aerógrafo):
Acrílicos Tamiya XF-10 Flat brown (6%) + XF-1 Flat black (4%) + disolvente Tamiya X-20A (90%).
Ahumados (pincel cilíndrico nº 2):
Esmalte Humbrol 33 Matt black difuminado con el pincel humedecido con disolvente de esmaltes Tamiya X-20.
Ahumados (aerógrafo):
Acrílicos Tamiya XF-1 Flat black (5%) + alcohol metílico (95%).
Barnizado (aerógrafo):
Barniz sintético mate para madera Titan (15%) + disolvente nitrocelulósico (85%).
Salpicaduras barro (pincel plano nº 4):
Pigmento en polvo Mig Productions P028 Europe dust (80%) + disolvente de esmaltes Tamiya X-20 (20%).

Pintura: TEMPO G 1200

En el periodo histórico en que se desarrolla la acción la mayoría de los vehículos alemanes estaban pintados de color Dunkelgrau (gris oscuro) RAL 7021. Para representar este tono preparé una mezcla de acrílicos de Tamiya XF-63 German grey y XF-50 Field blue con una pizca de XF-1 Flat black que diluí con disolvente del mismo fabricante y aerografié en cuatro capas finas hasta cubrir el modelo por completo. A continuación añadí XF-2 Flat white a la anterior mezcla, aumenté la cantidad de disolvente y proyecté un par de luces a lo largo de toda la carrocería, pero teniendo cuidado de no incidir demasiado en los bajorrelieves. Para remarcar los volúmenes aerografié XF-63 muy diluido en las zonas de unión entre los guardabarros y la carrocería, bajo el maletero y en general en todas las partes donde la luz incide en menor medida. Tras esto rocié los bajos con color XF-52 Flat earth primero y XF-57 Buff después, como base para el posterior empolvado, y terminé el trabajo con aerógrafo perfilando ligeramente todo el vehículo con una combinación de XF-10 Flat brown y XF-1 Flat black muy diluidos.

Tras esto tomé los pinceles y comencé los procesos de envejecido con una aguada extremadamente diluida o filtro de óleo Burnt umber, esto sirvió tanto para definir mejor el anterior perfilado como para dar un ligero aspecto de suciedad general al modelo. Seguidamente imité algunos descascarillados, pero con moderación, ya que la campaña fue de muy corta duración y el automóvil debía estar relativamente nuevo.

El verdadero ensuciado lo realicé en dos etapas. En la primera utilicé acrílicos de Model Color que distribuí a pincel por todo el modelo. Los diluí con gran cantidad de agua, de modo que al aplicarlos iban quedando como sutiles veladuras apenas perceptibles: la superposición de varias de estas veladuras

Los diales son calcas de un avión sobre las que se ha depositado una gota de barniz brillante para imitar el cristal. Los conmutadores se han pintado con esmalte de Tamiya XF-16 Flat aluminium.

El parabrisas se ha empolvado ligeramente con aerógrafo, para ello previamente se enmascararon las zonas donde actúan las escobillas con cinta adhesiva recortada con un compás de corte.

El color de los neumáticos es 950 Black mezclado con un poco de 987 Medium grey de Model Color. Se han ensuciado del mismo modo que la carrocería, pero al final han recibido una aguada de óleo Naples yellow reddish para imitar el polvo.

CUADRO COLORES

Color base (aerógrafo):
Acrílicos Tamiya XF-63 German grey (20%) + XF-50 Field blue (17%) + XF-1 Flat black (3%) + disolvente Tamiya X-20A (60%).
Luces generales (aerógrafo):
Acrílicos Tamiya XF-2 Flat white (10%) + color base (10%) + disolvente Tamiya X-20A (80%).
Sombreado (aerógrafo):
Acrílico Tamiya XF-63 German grey (20%) + disolvente Tamiya X-20A (80%).
Base empolvado:
Acrílico Tamiya XF-52 Flat earth (20%) + disolvente Tamiya X-20A (80%).
Acrílico Tamiya XF-57 Buff (20%) + disolvente Tamiya X-20A (80%).
Perfilado (aerógrafo):
Acrílicos Tamiya XF-10 Flat brown (6%) + XF-1 Flat black (4%) + disolvente Tamiya X-20A (90%).
Filtro (pincel plano nº 4):
Óleo Titan 78 Burnt umber (5%) + disolvente de esmaltes Tamiya X-20 (95%).
Descascarillados superficiales (pincel cilíndrico nº 1):
Acrílicos Model Color 900 French Mirage blue (35%) + 867 Dark bluegrey (25%) + agua (40%).
Descascarillados profundos/metal herrumbroso (pincel cilíndrico nº 1):
Acrílicos Model Color 950 Black (35%) + 818 Red leather (25%) + agua (40%).
Tonos/suciedades (pincel plano nº 4):
Acrílico Model Color 875 Beige brown (10%) + agua (90%).
Acrílico Model Color 884 Stone grey (10%) + agua (90%).
Acrílico Model Color 886 Green grey (10%) + agua (90%).
Acrílico Model Color 914 Green ochre (10%) + agua (90%).
Acrílico Model Color 917 Beige (10%) + agua (90%).
Acrílico Model Color 977 Desert yellow (10%) + agua (90%).
Degradados/suciedades (pinceles cilíndrico nº 2/plano nº 6):
Óleos Titan 1 Titanium white, 10 Naples yellow reddish, 47 Prussian blue, 78 Burnt umber, 88 Yellow ochre y 90 Raw Sienna difuminados con el pincel plano humedecido con disolvente de esmaltes Tamiya X-20.
Barnizado (aerógrafo):
Barniz sintético mate para madera Titan (15%) + disolvente nitrocelulósico (85%).

La lata de combustible, de color XF-65 Field grey, lleva bastantes desconchones y suciedad. Las correas son tiras de papel endurecido con cola blanca disuelta en agua, las hebillas son de estaño.

hizo que la pintura se concentrase formando manchas, acumulaciones de polvo y salpicaduras de distintas formas y tamaños. Puse especial énfasis en la parte inferior de la carrocería y los bajos, para simular un aspecto polvoriento.

En la segunda etapa empleé óleos y disolvente de esmaltes. Deposité pequeñas cantidades de pintura directamente sobre la superficie de la maqueta y a continuación procedí a difuminarlas con un pincel limpio humedecido con el diluyente. De esta manera todos los colores parecieron fundirse entre sí, pero lo que realmente logré fue aportar diversos matices tanto a la pintura como al polvo del automóvil, así como suavizar el efecto conseguido anteriormente con los acrílicos.

Para terminar barnicé el modelo en mate con el aerógrafo.

Las juntas de unión entre los dos capós y la carrocería se han perfilado con una mezcla de óleos de Titan 82 Ivory black y 78 Burnt umber. Los asientos, de color XF-1 Flat black, se han aclarado con aerógrafo y XF-49 Khaki y XF-52 Flat earth de Tamiya.

Para recrear la escena precisaba de un terreno muy sencillo que representase una zona urbana. Opté por no incluir fachadas de edificios, de modo que la vista se centrase más fácilmente en las figuras. Lógicamente la alternativa era realizar una sección de calle junto a la linde de un parque, esta última destinada a cerrar uno de los lados de la viñeta. Decidí conferirle cierta inclinación al pavimento para romper la monótona horizontalidad de la peana, así como dotar de una acusada pendiente a la zona de hierba, de modo que el blindado destruido quedase colocado en un ángulo muy forzado que permitiese observar parte de la panza.

Levanté los principales volúmenes con placas de corcho que fijé con cola de contacto sobre una peana de madera de 200 x 130 mm. A continuación corté a la medida una plancha de adoquinado de resina de Toro Models y la pegué sobre el corcho con el mismo producto. En una esquina fijé una tapa de alcantarilla de M4 Models y, para similar la continuación del pavimento, modelé a su alrededor algunos adoquines con masilla de dos componentes Magic Sculp de Andrea Miniatures. Proseguí con la acera: realicé los bordillos con varillas de Evergreen de 3 x 2 mm y las losas con placas de Plasticard de 2 mm de grosor que tallé con la punta de una cuchilla, luego texturicé estos elementos picoteando repetidamente sobre ellos con un viejo pincel del nº 6 impregnado con pega-

Vista aérea del terreno pintado:

A. Las hojas de roble caídas proceden de una plancha de papel troquelado de Hudson & Allen Studio. Se han fijado con cola blanca disuelta con agua y se han oscurecido con una aguada de acrílico de Model Color 875 Beige brown.

B. La tapa de alcantarilla, de color 818 Red leather, se ha metalizado frotándola con un dedo impregnado con grafito. El polvo se ha simulado con una aguada de acrílico de Model Color 884 Stone grey.

C. Las juntas entre las losetas se han sombreado con óleo Raw umber. El musgo es gomaespuma microtriturada de modelismo ferroviario.

D. La botella, de resina transparente, se ha cubierto con un tono marrón oscuro resultante de mezclar barnices X-26 Clear orange y X-25 Clear green de Tamiya.

E. El césped artificial se ha fijado al terreno espolvoreándolo sobre una capa de cola blanca disuelta con agua. Tras dejar que el pegamento secase unos diez minutos y para orientar las fibras hacia arriba, éstas se "peinaron" cuidadosamente con un pincel plano del nº 6.

F. El brillo irreal de las fibras que forman la hierba se ha eliminado con una rociada de alcohol de quemar (96%) ligeramente ensuciado con pinturas acrílicas de Tamiya XF-4 Yellow green (2%) y XF-26 Deep green (2%).

G. Las cenizas se han imitado espolvoreando pigmentos, primero P023 Black smoke y después P022 Ashes white ligeramente manchado con P039 Industrial city dirt. Se han fijado dejando caer encima unas gotas de disolvente de esmaltes.

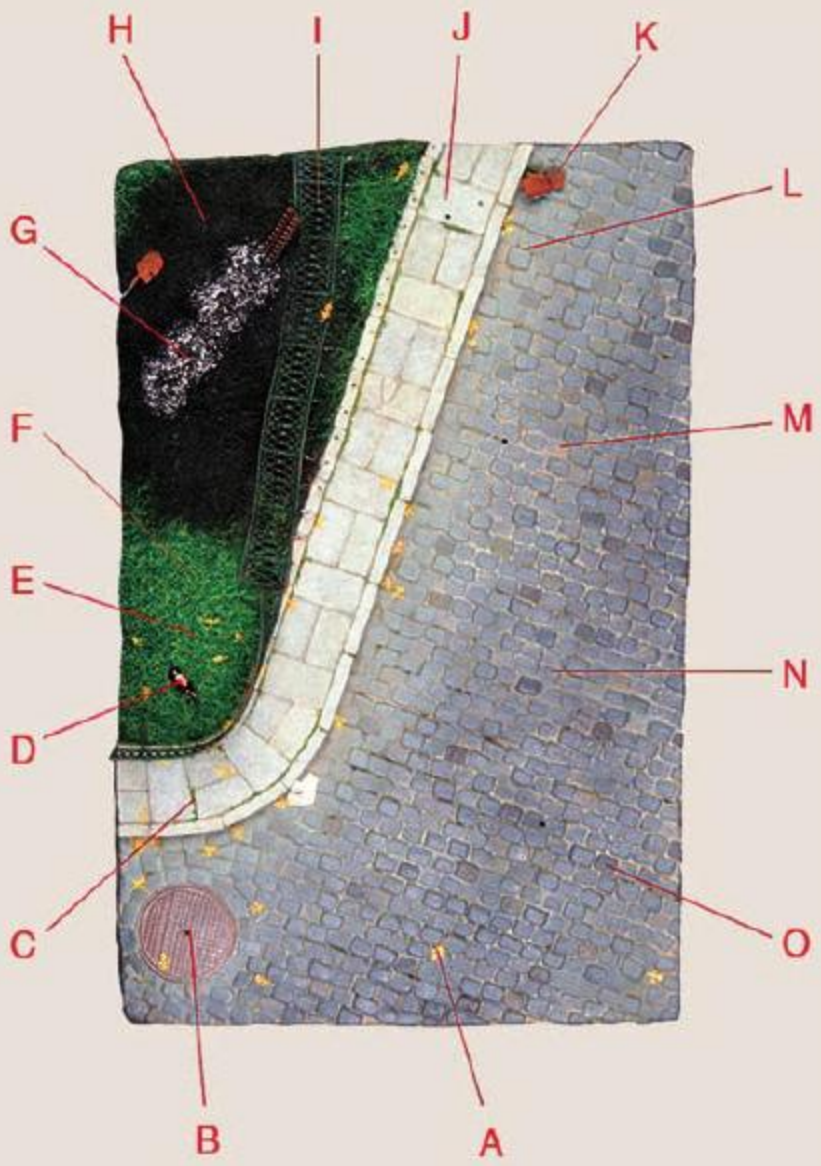
H. La zona quemada y cubierta por carbonilla debe quedar absolutamente mate, para ello se ha proyectado con aerógrafo una capa de XF-1 Flat black ligeramente ensuciado con XF-49 Khaki, ambos de Tamiya disueltos con alcohol de quemar. Algunas fibras se han retocado a pincel semiseco con los mismos tonos.

I. La verja, de color XF-11 J.N. green de Tamiya, se ha aclarado por algunas zonas a pincel con 970 Deep green de Model Color. Una aguada general de óleo Raw umber mezclado con un poco de Ivory black fue suficiente para sombrear.

J. Sobre la acera se han fundido en fresco esmaltes de Revell 47 Mouse grey y 89 Beige, este último en muy poca cantidad. En las losetas se han añadido distintos matices con óleo Titanium white ensuciado con una pizca de Naples yellow reddish y Raw umber; las proporciones se han variado en cada una de ellas.

K. El bote de conservas se ha construido con una pajita de refresco y dos rodajas de plástico de 0,13 mm. Se ha decorado con distintos tonos de óxido.

L. El polvo y la suciedad concentrados en los adoquines más próximos a la acera se han simulado con dos veladuras a pincel de acrílico XF-49 Khaki (5%) disuelto con agua (95%), así como con una rociada de XF-57 Buff disuelto en idéntica proporción con alcohol metílico.



M. La calzada tiene una base general de XF-20 Medium grey con tonos de los colores con XF-52 Flat earth, XF-57 Buff y XF-49 Khaki; se trata de que estos colores al final sólo se vean en el fondo de las juntas que quedan entre los adoquines.

N. Los adoquines se han decorado a pincel semiseco con esmaltes de Revell 47 Mouse grey, 77 Dust grey y 78 Tank grey, de claro a oscuro. El último color se ha concentrado en la zona central del pavimento.

O. Con objeto de aportar diversos matices, algunos adoquines se han pintado uno a uno con distintas combinaciones de colores de Model Color 862 Black grey,

El terreno se divide en dos partes, por un lado la zona de tierra modelada con pasta Das Pronto y por otro la vía pública, esta última compuesta por plancha comercial de adoquinado y acera y bordillos realizados con plástico.

Viñeta terminada con los vehículos y las figuras. El reguero de aceite dejado por el blindado polaco en su recorrido se ha pintado con una mezcla de óleos Ivory black y Raw umber.

mento líquido Micro Weld. Seguidamente modelé la zona de tierra con pasta Das Pronto que texturicé estampando varias veces sobre su superficie un estropajo de fibra sintética; antes de que el producto endureciese presioné sobre el mismo con las orugas del blindado, de modo que quedaron marcadas sus huellas. Finalmente coloqué una pequeña verja de fotograbado Scale Link que detallé con rodajas de plástico y engrosé por algunas zonas con tiras de papel recubierto de cianoacrilato.

En lo que respecta a la decoración empleé distintos tipos de pintura, aerógrafo y pinceles. La fotografía que corresponde a la vista aérea va acompañada de unos textos explicativos en los que indico las mezclas y la clase de pintura que utilicé para conseguir cada efecto.

Los civiles, el niño y la prostituta, son dos piezas de metal blanco de excelente calidad de la firma Andrea Miniatures. La única modificación que tuve que hacer fue añadir textura al cabello de la mujer, para lo que me serví de putty, acetona, un pincel viejo del nº 2 y una cuchilla del nº 25. También introduje un perno de acero en uno de los pies de cada figura para asegurar su anclaje al terreno.

El conductor del automóvil es una referencia de resina de Alpine Miniatures muy buena. Como la funda del casco y el corte del blusón de camuflaje correspondían a las típicas prendas del Ejército alemán, y yo quería representar uno de los cerca de 900 miembros del LSSAH que participaron en el ataque a Polonia desde Silesia, tuve que hacer unas sencillas modificaciones. Empecé por eliminar las costuras situadas por debajo de los hombros con ayuda de una cuchilla y lija, y modelé a la altura de los antebrazos unas nuevas costuras con putty de Tamiya y un pincel del nº 1 impregnado con acetona. También tuve que modelar unos elásticos en los puños de las mangas. En la funda del casco eliminé las trabillas, añadí los tres ganchos de fijación de la misma con pequeños filamentos de plástico estirado al calor y modelé con putty los refuerzos de tela sobre cada gancho.

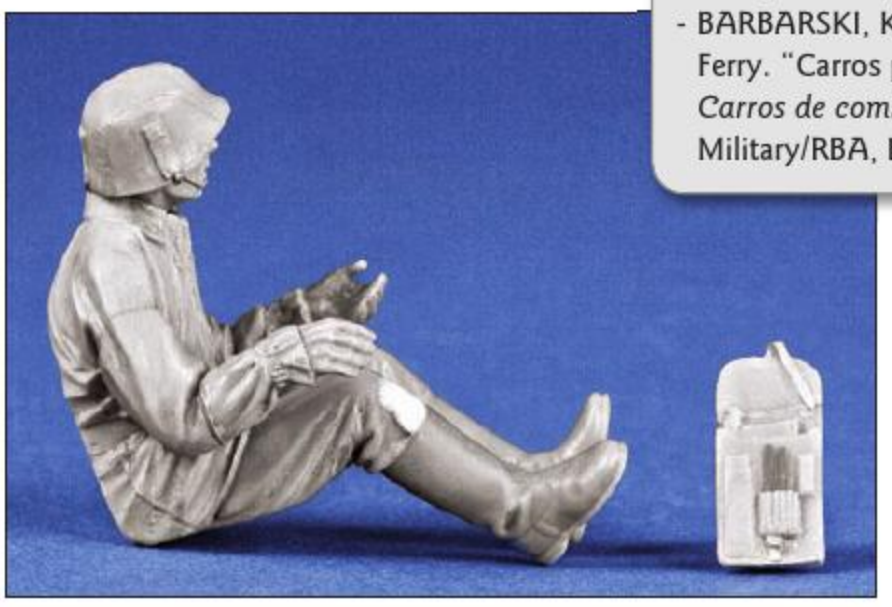
Aparte de eso tuve que cortar las piernas con una pequeña sierra y pegar en su lugar otras de una figura de plástico de Dragon, en concreto las de un conductor de semioruga alemán, ya que las originales no se adaptaban a los pedales del vehículo y además, por el periodo en el que se desarrolló la acción, el soldado debía calzar botas de marcha altas en lugar de botas cortas con polainas.

He de agradecer a mi buen amigo José Manuel Flores que me pintase las tres figuras. Para ello utilizó acrílicos de Model Color, agua, una paleta, un pincel del nº 2 y otro del nº 1. En los pies que acompañan a las fotografías aparecen indicadas las diversas mezclas de colores que empleó.

Conductor de Alpine Miniatures montado tal cual sale de la caja.

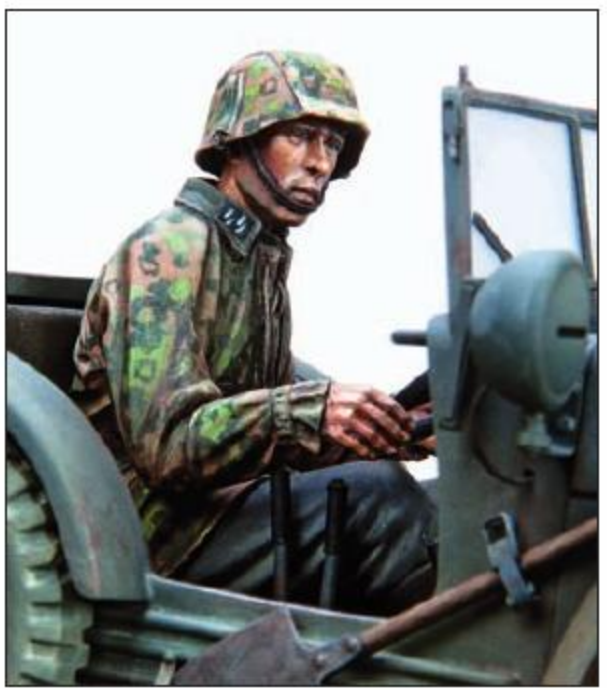
El blusón y la funda del casco se han transformado para convertirlos en los empleados por las Waffen SS. Las mayores modificaciones se han realizado en las piernas, además de reemplazarlas se ha variado el ángulo y las arrugas del pantalón se han remodelado.

La cartera de mapas procede de un Kubelwagen de Dragon que se ha detallado con una tira de plástico de 0,13 mm. Los lápices se han imitado con varillas de plástico estirado al calor.



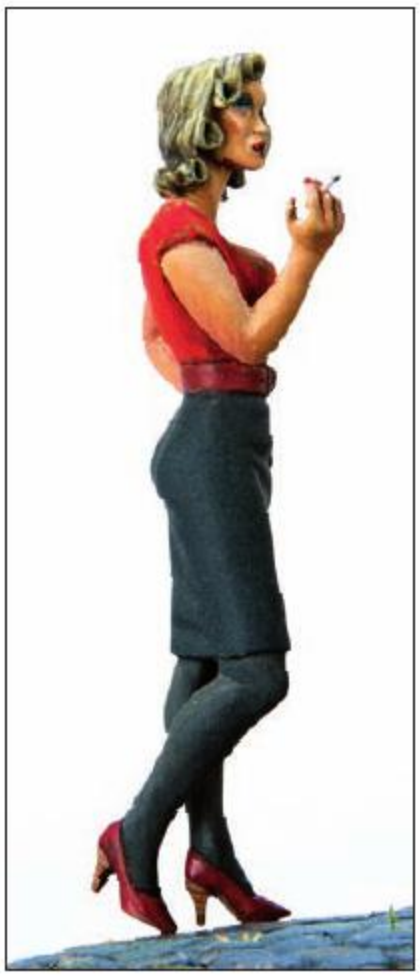
DOCUMENTACION

- STEVEN, Andrew, y AMODIO, Peter. "Waffen-SS Uniformes et Equipements", en *Europa Militaria* nº 6, Histoire & Collections, París, 1990.
- TERUI, Yoshihiro & B.S.K. *Uniforms of the SS 1938-1945*, Dai Nippon Kaiga Co., Japón, 1998.
- SAWICKI, Robert. "Samochody Wehrmachtú", en *Militaria* nº 72, Wydawnictwo Militaria, Varsovia, 1998.
- MAGNUSKI, Janusz. "Przeciw Panzerom", en *Czolgiw Boju* nº 1, Pelta, Polonia, 1997.
- BARBARSKI, Krzysztof y HADLER, Ferry. "Carros polacos 1939-1945", en *Carros de combate* nº 38, Osprey Military/RBA, Barcelona, 1999.



El color de fondo del blusón es una mezcla de 872 Chocolate brown y 825 German cam. pale brown que se ha aclarado en la cresta de las arrugas con la adición de 821 German cam. beige. Las manchas oscuras son de color 896 German cam. dark green, las manchas de tono medio tienen una mezcla de 975 Military green con 821 y las claras de 968 Flat green con 885 Pastel green.

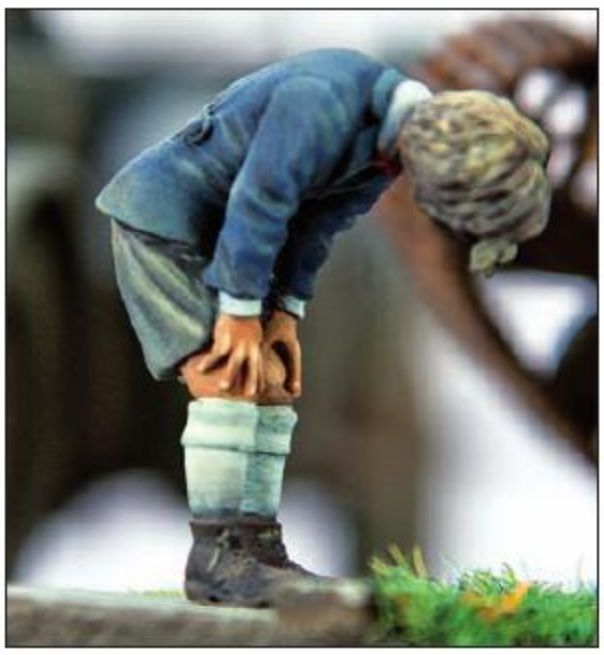
El pantalón se ha decorado con una mixtura de 869 Basalt grey y 995 German grey. Tanto esta prenda como el blusón se han aclarado con 988 Khaki y sombreado con una mezcla de 941 Burnt umber y 950 Black.



La falda tiene un 80% de 950 Black y un 20% de 988 Khaki. Se ha aclarado con la adición de un poco del último color y se ha sombreado con el primero puro.

La blusa, de color 908 Carmine red oscurecido con un poco 950, se ha aclarado con 908 más 910 Orange red y una pizca de 911 Light orange. Para las sombras se ha agregado un poco de 896 German cam. dark green al color base.

Las medias se han decorado con una mezcla de 876 Brown sand y 950 Black. La proporción de ambos colores se ha variado en función de las luces y las sombras.



Al pintar siguiendo el criterio de iluminación cenital, el pómulo y la sien del lado izquierdo del rostro se han aclarado mucho más que los del lado derecho.
El pantalón, de color 869 Basalt grey, se ha aclarado con 821 German cam. beige y 883 Silver grey. Para sombrear se añadió 950.
La insignia táctica que corresponde a una unidad de transmisiones es un transferible de Archer (ref 35098W). Las letras y números de las matrículas son finísimas calcas individuales impresas por Cartograf para la firma Dragon (ref. 6233).

En 2013 AFV Club lanzó al mercado el modelo del M109, uno de los vehículos con más atractivo porque se pueden hacer versiones muy interesantes en muchos ejércitos del mundo. Y en mi opinión, una de las más coloristas es la versión egipcia. Las versiones más actuales tienen los símbolos clásicos egipcios, compuestos de figuras geométricas de colores como triángulos, cuadrados o rayas, así como grandes números árabes de cuatro dígitos en color negro y las omnipresentes matriculas del ejército. Aunque casi todos los vehículos egipcios están pintados en color arena, es cierto que muchos de los vehículos actuales siguen pintándose en los tres colores egipcios clásicos, es decir, marrón terracota y verde oscuro sobre el color arena claro. Y existe alguna fotografía de M109 pintados así en maniobras.

TODO MIGUEL

Mig Jiménez

Dado que hace no muchos números Miguel ha comentado su experiencia con respecto a las publicaciones de Accion Press y su participación en las mismas, haré otra excepción como en el caso de Cristóbal Vergara y relataré lo que supusieron las obras de Miguel en nuestras revistas.

Hace muchos años (bueno no tanto, o sí) apareció por la redacción de la mano de Ángel Iñigo (modelista de los clásicos), un chico nuevo, por aquellos años estudiante de Bellas Artes.

Traía unas maquetas de rara apariencia, con unos desgastes y suciedad extrema para los cánones de la época, además de una casi ausencia de pincel seco, técnica aún vigente en los años 90.

La aparición en el número 29 de TodoModelismo, diciembre de 1994, del carro T-69 empezó a calentar los mentideros (reuniones de aficionados en determinadas tiendas). Desde el principio se crearon seguidores y detractores, estos últimos en mayor número, el fuego se avivó con el T-62 publicado en el número 35, ¿Qué era aquello de los guardabarros carcomidos y los enormes descascarillados en la torreta?, finalmente el artículo que mas desató las iras fue un Panzer III invernal publicado en el número 53, dónde se atrevía a pintar con unos brochazos informes parte del carro. Que falta de criterio de la dirección de la revista por publicar aquellos engendros, definitivamente nos rebautizaron como TODO TERRORISMO.

Han pasado los años y aquellos detractores, o bien han desaparecido del panorama modelístico o poco a poco han ido asimilando las técnicas de MIG, a mi personalmente me pareció de maravilla dado que anteriormente había empezado a caminar por esos senderos, reflejados en un Sdfz 231 y sobre todo en un Pz IV blanco (número 27 de Todo Modelismo), por fin aparecía un modelista con el que me identificaba plenamente, desde entonces no he realizado ninguna maqueta de carros.

La aparición de MIG con sus conceptos, sus técnicas y su lenguaje particular, definitivamente afianzó una forma de hacer, que hoy 20 años después sigue vigente

En cualquier caso, este vehículo ofrece multitud de posibilidades y desafíos de pintura en muchos entornos distintos y la versión egipcia es quizás la más llamativa y colorista. Por ejemplo, en las maniobras, los distintos grupos o brigadas estaban identificados con todo tipo de señales identificativas en colores muy llamativos, como rojo, naranja, negro, blanco, amarillo o en nuestro caso, azul. Estos pequeños detalles serán decisivos para hacer nuestro modelo más original y llamativo.

CONSTRUCCION

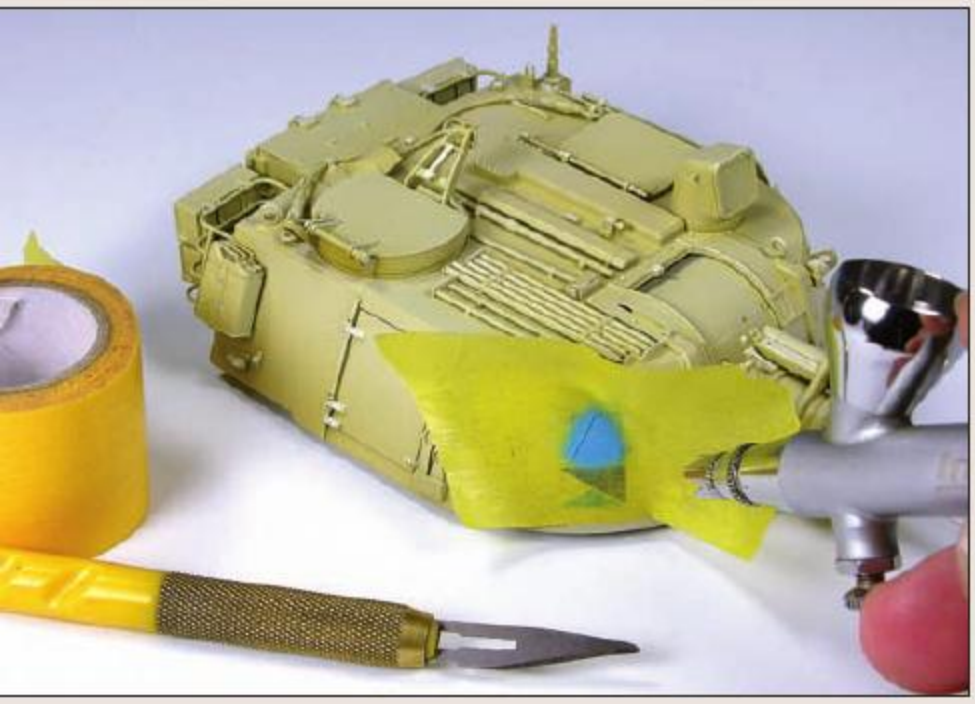
Aunque estamos muy acostumbrados a la calidad de AFV Club, la marca de Taiwan ha sorprendido a todo el mundo con este último modelo. Comparado con el viejo kit de Italeri, este modelo nuevo en plástico verde está a la altura de los modelos más actuales de otras marcas, con finos detalles, multitud de piezas que lo hacen más fino y detallado y la inclusión de piezas transparentes. El propietario de la marca de Taiwan, me ofreció pintar el kit que se había construido para el test de ensamblaje. Por supuesto siempre es un placer poder pintar un kit de pre producción, pero en este caso, había pequeños problemas que añadían dificultad, como por ejemplo que muchas rebabas no se habían eliminado o las partes transparentes ya estaban pegadas.

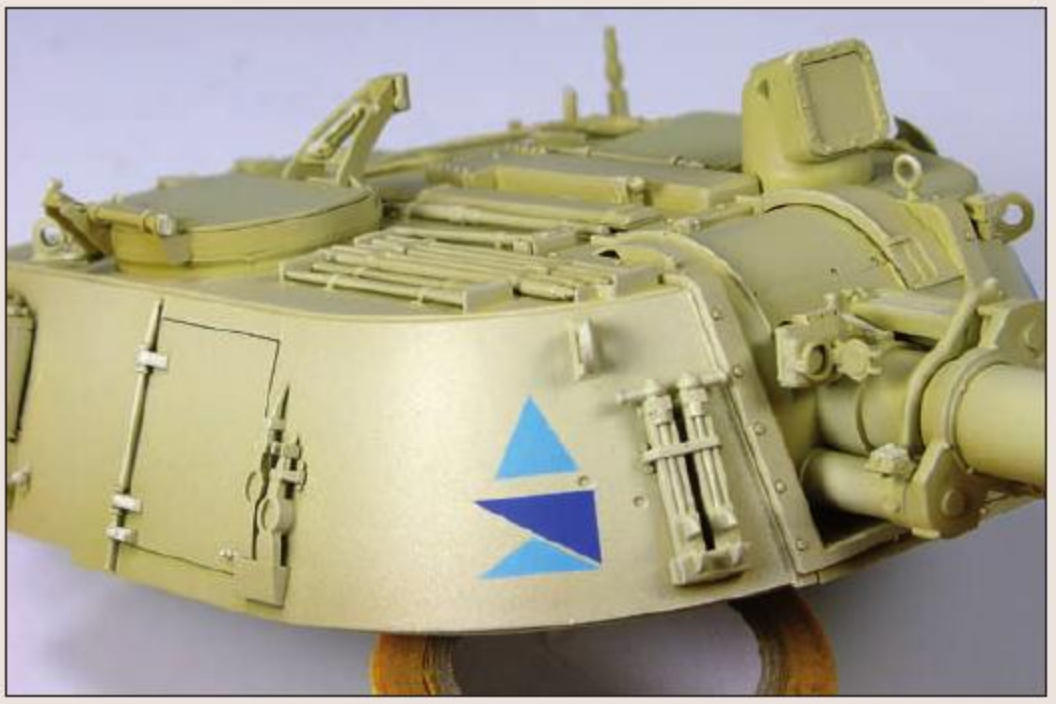
PINTURA

Aunque las fotos de referencia que encontré de la versión egipcia no son abundantes, pude encontrar también muchas otras fotos de blindados de las revueltas del 2011 que muestran los mismos colores y efectos que el M109. Estas fotografías actuales en color son muy importantes para descubrir numerosos efectos y aspectos de la pintura en el modelismo. Especialmente en este tipo de vehículos tan modernos y ausentes, en muchos casos de efectos extremos de desgaste, decoloración, oxido u otros elementos como el barro.

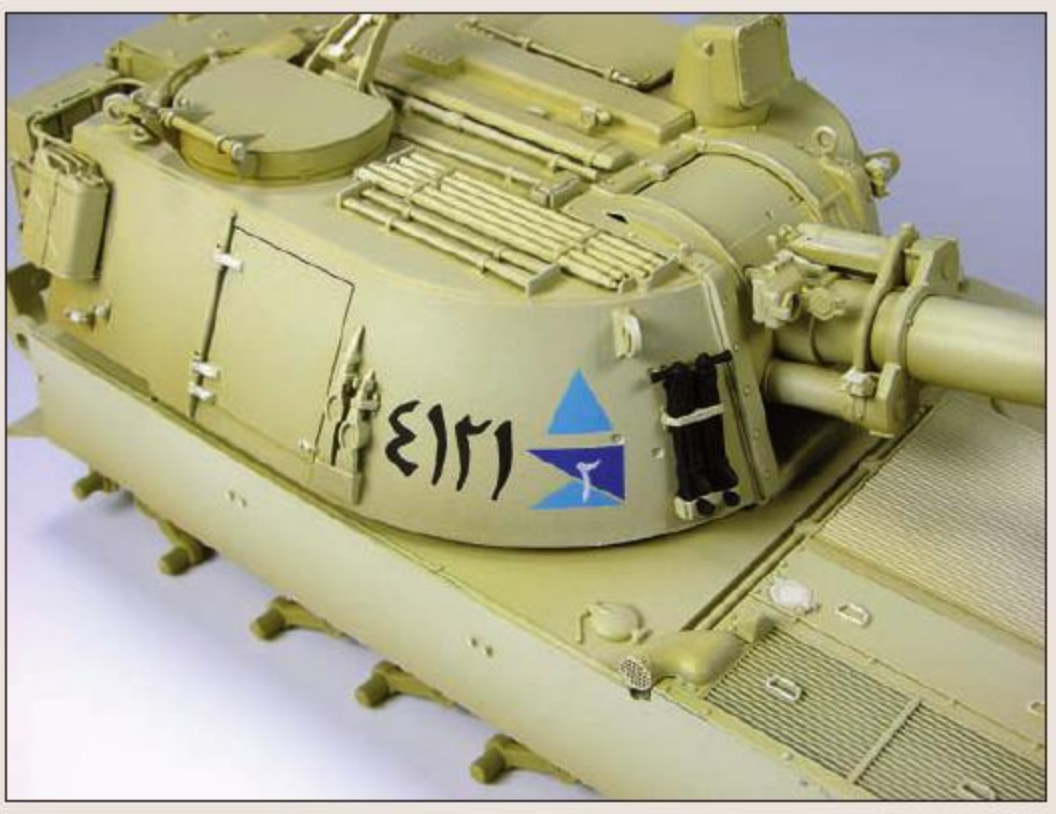
Comenzamos pintando el color base con un poco de modulación para evitar un color base excesivamente uniforme. Para ello usamos los colorees de la gama AMMO 902, 903, 904 y 905, utilizando más los más claros.

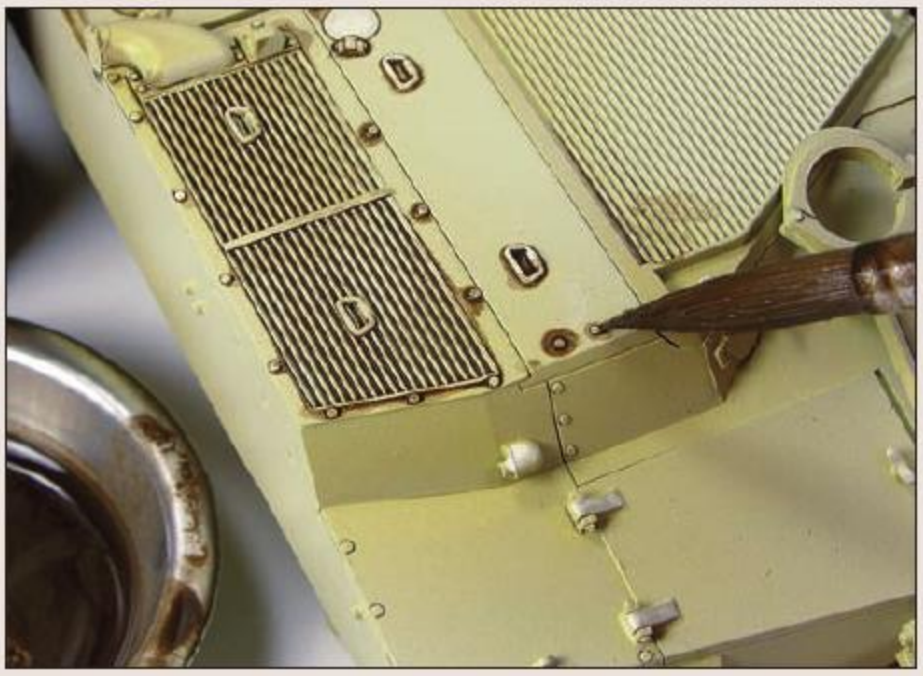
A continuación pintaremos los símbolos usando mascara adhesiva y los colores correspondientes, un azul oscuro y un azul claro.



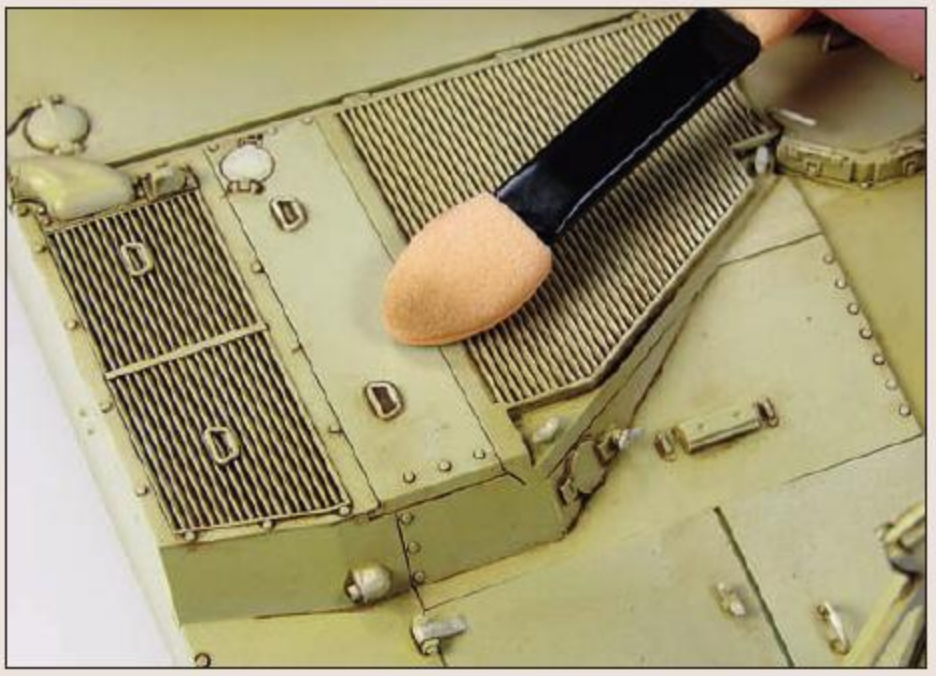


Los números árabes los pintamos a mano con un pincel y color negro acrílico.





Ahora aplicamos el lavado A.MIG 1007 en todos los paneles, remaches y recovecos de la maqueta con un pincel de pinta fina para tener más precisión.

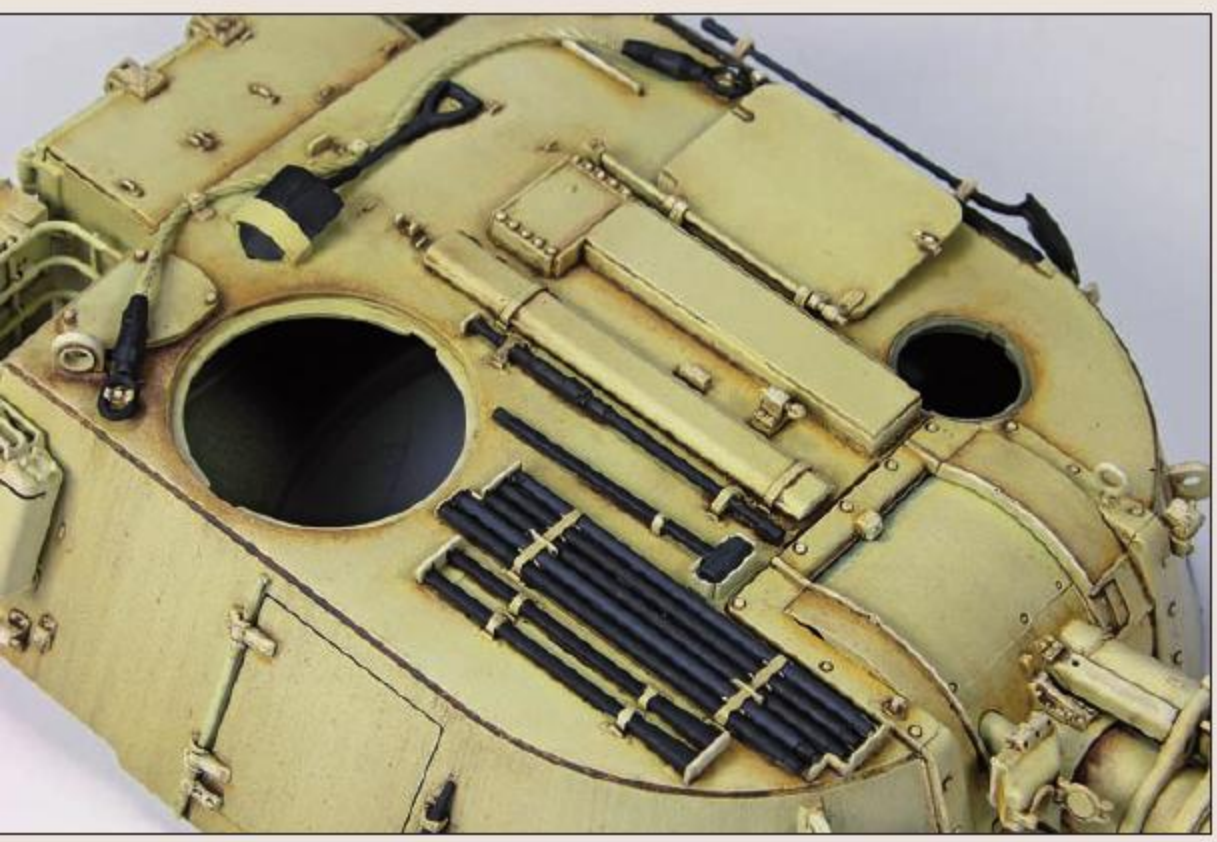


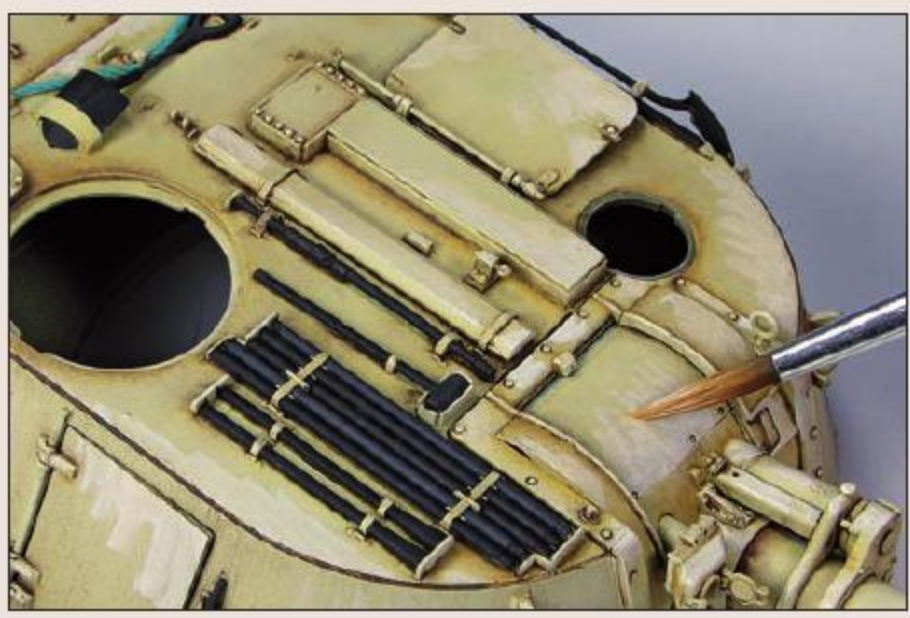
Después de esperar unos minutos para que seque, limpiaremos el exceso con una esponjita de maquillaje.

Ahora haremos unos efectos de escurrido con el color esmalte A.MIG 1207 que es perfecto para este tipo de colores base. Primero dibujaremos unas líneas verticales irregulares y después las difuminaremos con un pincel plano humedecido en diluyente para esmaltes.

Para dar matices y sombras en las distintas superficies, utilizaremos oleos de color blanco, ocre, gris y marrón oscuro.

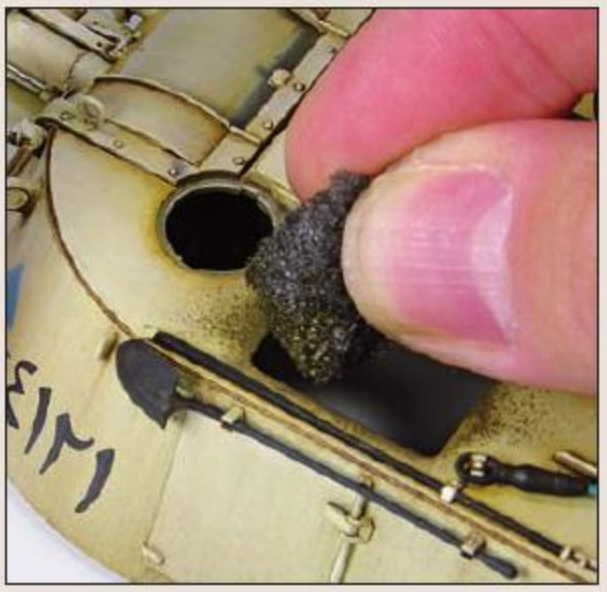
Comenzamos aplicando el color ocre al rededor de los detalles más grandes como la cúpula de la ametralladora, visores y herramientas. Esto creará un efecto de sombras naturales. Después de pintar hay que difuminar con un pincel limpio humedecido en aguarrás.

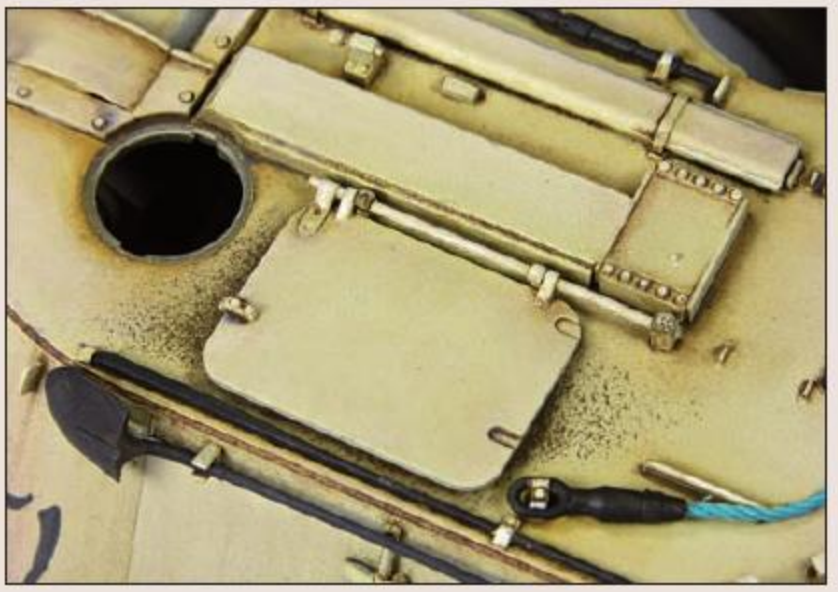


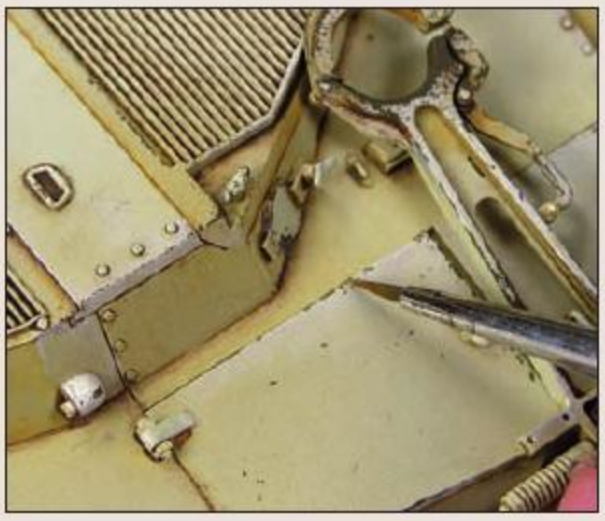


Ahora hacemos lo mismo pero con un color muy claro, mezclando el ocre con blanco, aplicándolo en las zonas más expuestas a la luz. Después de terminar esta fase, resultará muy volumétrico y contrastado lleno de matices a pesar de ser un color único y sin camuflaje.

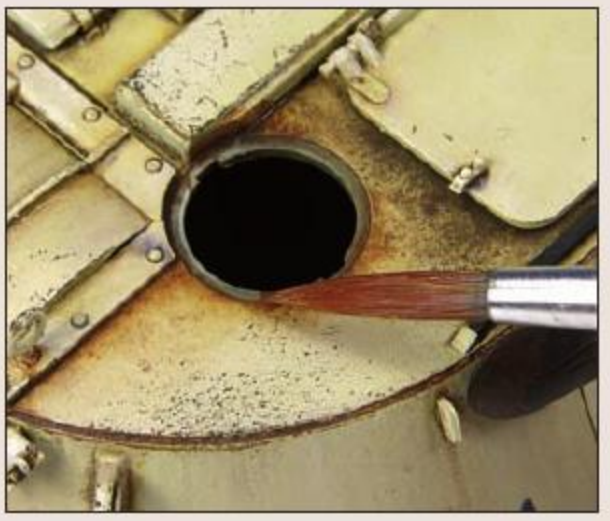
Para hacer los desconchones de alrededor de la trampilla, utilizamos la técnica de la esponja empapada con color verde oliva acrílico A.MIG 925. Teóricamente este es el color que está debajo del color arena y utilizaremos este color en mas zonas del vehículo.





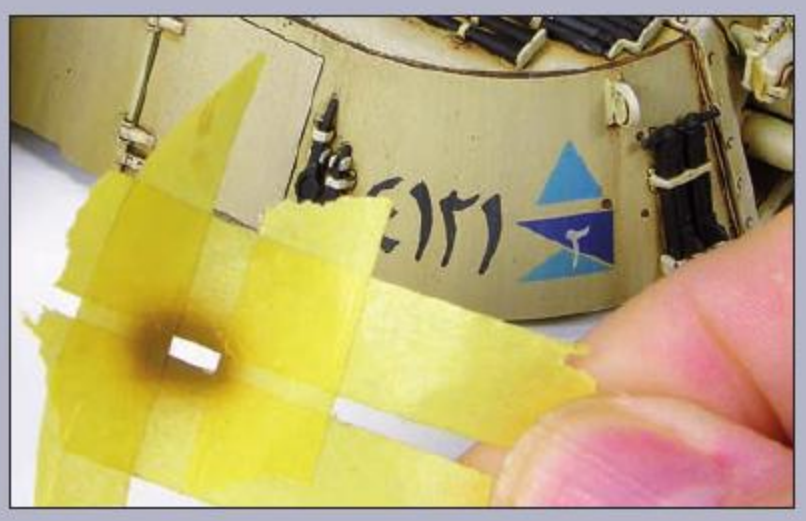


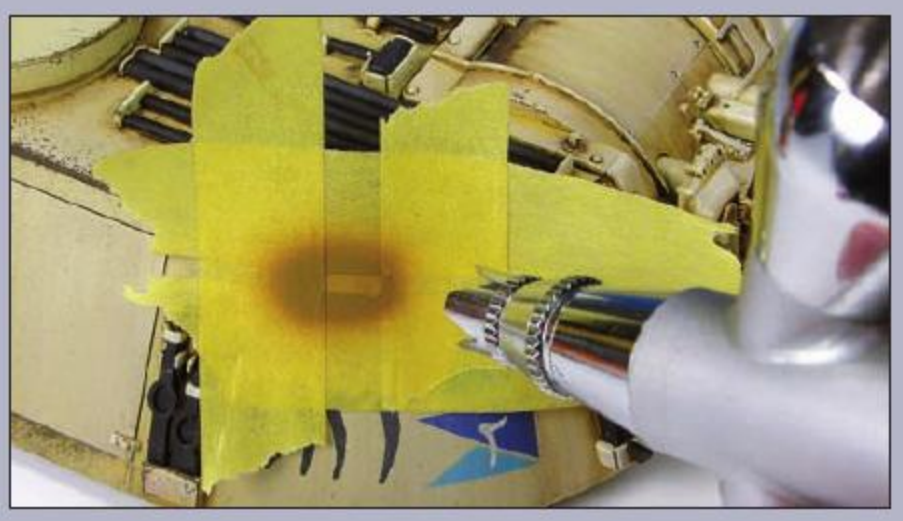
También pintaremos desconchones a pincel en algunas zonas pero sin abusar, escogiendo muy bien las partes a desconchar.



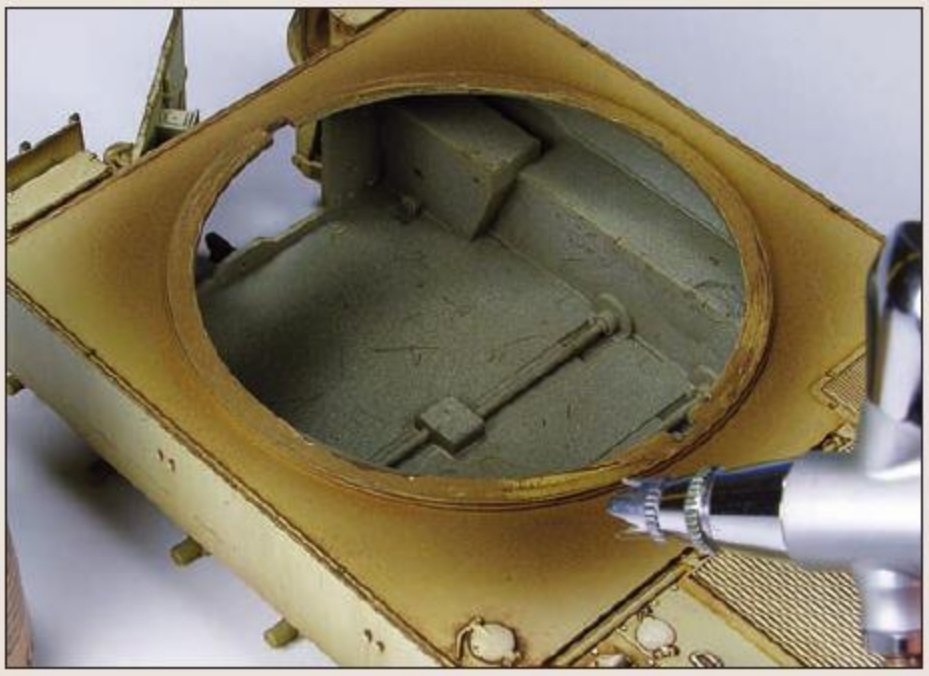
En algunas zonas pintaremos cúmulos de óxido procedentes de los componentes y engranajes. Usaremos el color esmalte A.MIG 1204 para ello, difuminado con un pincel limpio y aguarrás.

PINTURA DE RESTOS DE ADHESIVO





Los egipcios utilizaban distintivos provisionales en la torretas de los vehículos para hacer maniobras. Estos distintivos especiales eran añadidos al blindaje por medio de cintas adhesivas convencionales. Al retirar los distintivos después de las maniobras, los adhesivos dejaban unos restos muy característicos que debemos de hacer usando una máscara adhesiva y un color acrílico. Para ello usaremos el color A.MIG 902 y después de pintar intentaremos retirar una parte con un poco de cinta adhesiva para provocar pequeños desconchones.

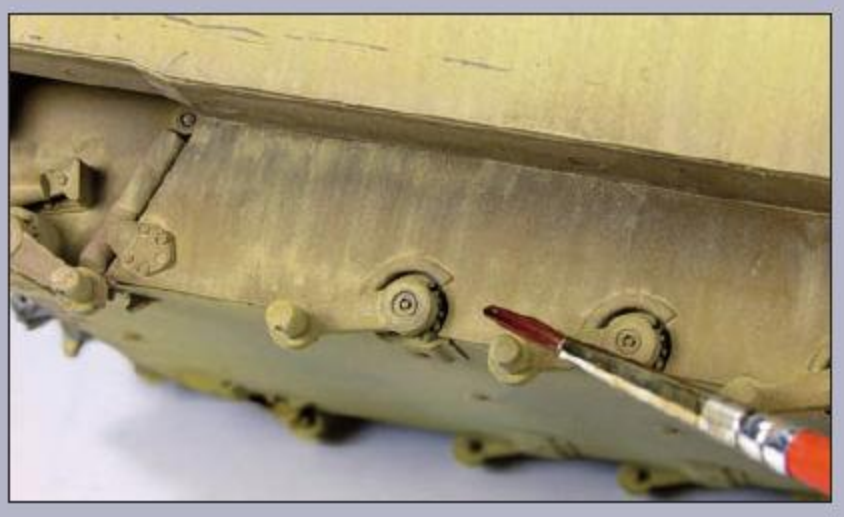


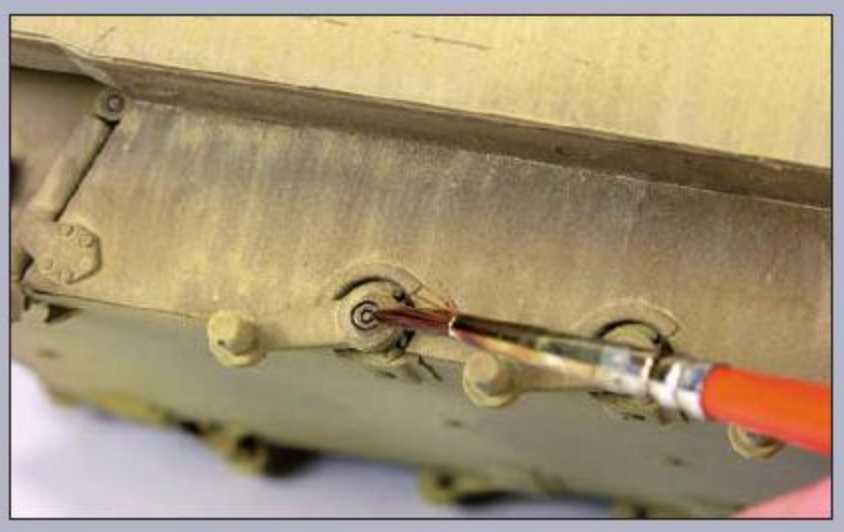
Alrededor de la torreta aerografiamos con el color A.MIG 1007 para preparar la zona para los pigmentos.

Ahora depositamos con un pincel pequeñas cantidades de pigmento A.MIG 3003, 3004 y 3007.

Después expandiremos el pigmento con un pincel y diluyente para esmaltes y lo dejaremos secar, retocándolo si es necesario.

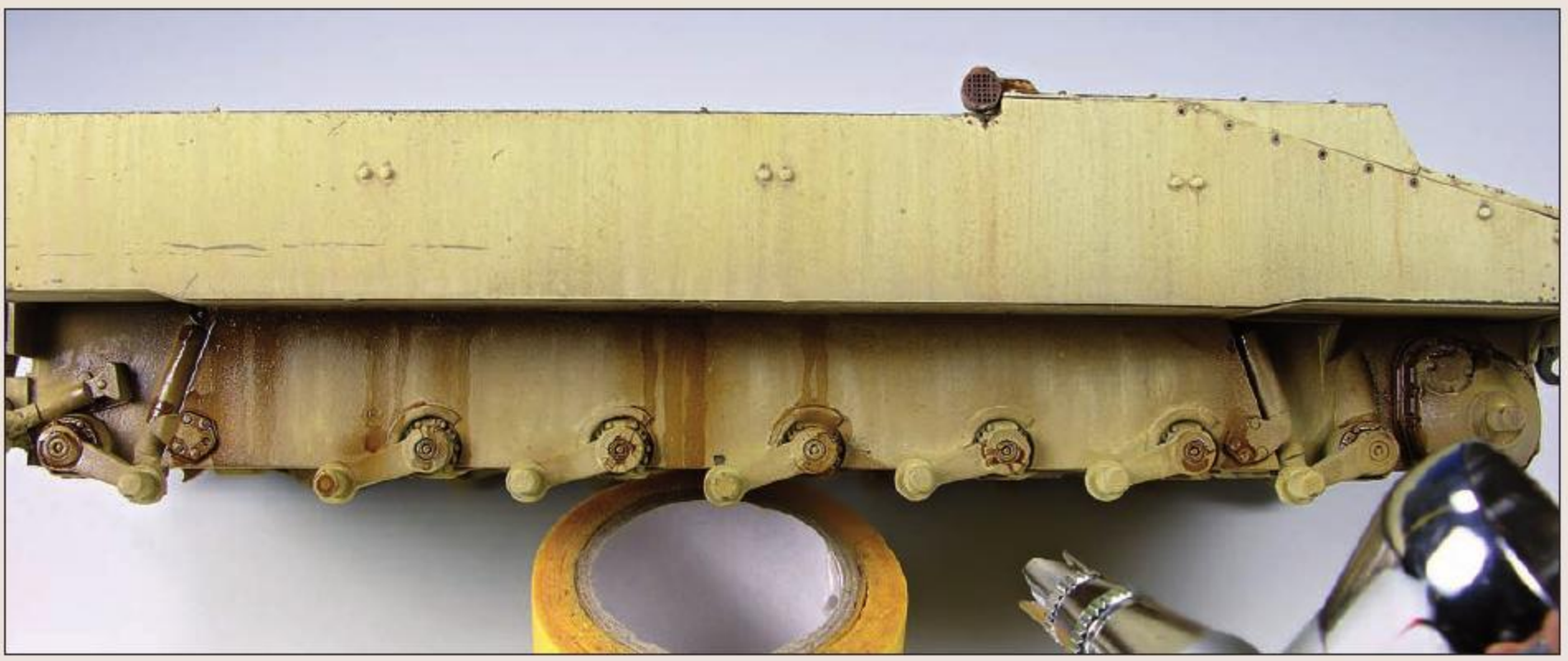
Comprobamos que todo está en armonía y que la maqueta va cogiendo un aspecto realista.



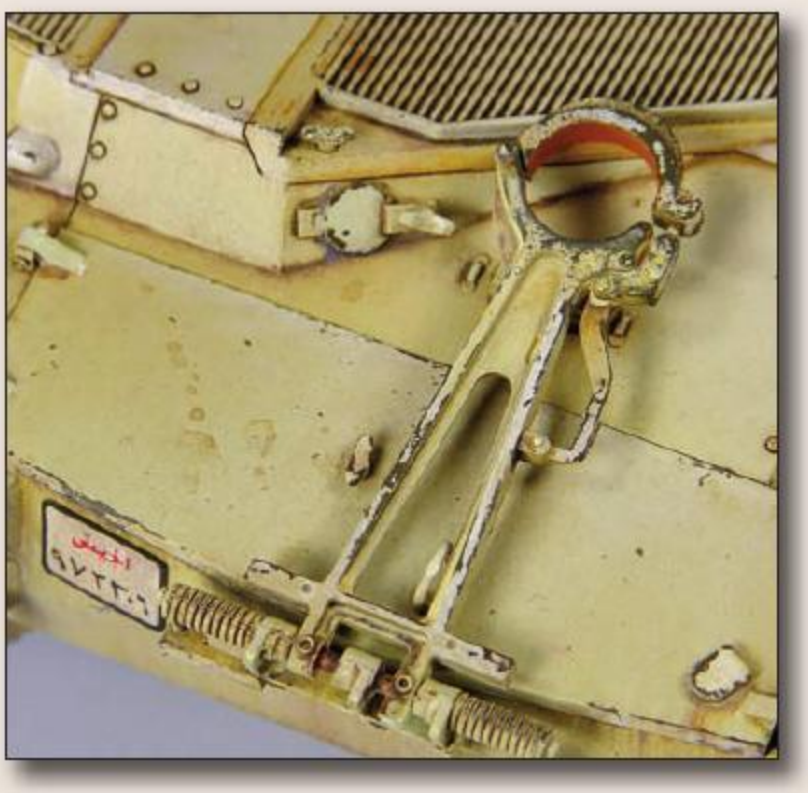


Con un pincel fino y el producto para hacer efectos de grasa A.MIG 1408, dibujaremos líneas irregulares verticales en los bajos del tanque y alrededor de las articulaciones de los ejes de las ruedas.

Después, con el mismo producto pero en esta ocasión aplicado con el aerógrafo, suavizaremos esas manchas para hacerlas más naturales.



Ahora es el turno el producto para hacer manchas y restos de combustible derramado, el A.MIg 1409. Nuevamente usamos un pincel fino y en esta ocasión diluimos un poco el producto con aguarrás para hacerlo mas suave y traslucido, así como más mate.



٤١٢١
٢
٤١٢١
٢

٤١٢١

٤١٢١

٤١٢١

Juan Villegas

Era allá por el año 1983 cuando compré mi primera revista de modelismo, el "Especial Dioramas" de Modelismo e Historia, y empecé a ver lo que había más allá de la mesa de mi habitación donde montaba mis maquetas. Huelga decir que lo leí con avidez, aunque palabras como "fotograbado", "resina" y "pincel seco" sonaran a chino para mí.

Tras la desaparición de esta revista aún recuerdo la sorpresa que me llevé años después cuando vi en el escaparate de una tienda de mi ciudad una nueva revista de modelismo, y además en español. Creo sinceramente que aquel nº 1 de Todo Modelismo supuso un revulsivo en mi vida como modelista. Mes a mes, año a año, a través de sus páginas fui disfrutando y aprendiendo del trabajo de otros, leyendo y releyendo artículos en los que modelistas, hoy mitificados por mí, explicaban sus técnicas paso a paso.

Quizá por eso me resulta difícil describir la sensación que sentí cuando vi por primera vez una maqueta mía publicada en Euro Modelismo, seguramente sea orgullo por aparecer en las mismas páginas donde han aparecido y aparecen todos los "grandes" del panorama modelístico español y hoy día, mundial.

Sólo espero haber estado a la altura con aquel primer artículo, estarlo hoy con esta nueva aparición en la revista y seguir estándolo en el futuro con nuevos modelos. Ojalá a alguien le sirvan, aunque sólo sea un poquito, para progresar en sus maquetas como yo lo hice en su día. Yo lo sigo haciendo cada mes.

Y para finalizar sólo una palabra a todos aquellos que hacen posible que esta revista vea la luz mes a mes, estando a las duras y a las maduras... ¡GRACIAS!

DOUGLAS A-1H SKYRAIDER

1/48 TAMIYA

El A-1 fue diseñado por Ed Heinemann para la Douglas Aircraft Company partiendo de un requerimiento de la US NAVY, durante la Segunda Guerra Mundial, en el que se solicitaba una aeronave embarcada, monoplaza, de largo alcance y altas características para ser utulizada como bombardero.

LA MAQUETA

La maqueta protagonista de este artículo representa un conocido A-1H del VA-176 embarcado en el USS Intrepid. Este avión tiene en su palmarés el derribo de un Mig-17 el 9 de Octubre de 1966 estando a los mandos el LTJG William T. Patton. Este avión fue transferido a la USAF en 1968 para un nuevo tour en el Sudeste Asiático, siendo derribado el 2 de Julio de 1969.

Esta maqueta la inicié con la intención de ser un proyecto rápido en construcción y lento en pintura pero, como tantas otras veces, el proyecto se vuelve lento en todas sus fases. El kit de Tamiya es de esos que casi se montan solos, teniendo únicamente un par de "peros": el ajuste del morro, que necesita algo de trabajo y el despiece de los pozos del tren de aterrizaje, que incluyen en una sola pieza un lateral de los pozos y la compuerta que cierra los mismos. Esto dificulta un poco el acceso durante la fase de pintura y no acabo de entender muy bien que sentido tiene este diseño.

Por lo demás la maqueta tiene muy buen detalle y un ajuste casi perfecto.

El avión ha sido remachado por completo, con mucha paciencia ya que son muchas las líneas de remaches que hay que hacer. Afortunadamente el trabajo es agradecido a la hora de ponerse a pintar.

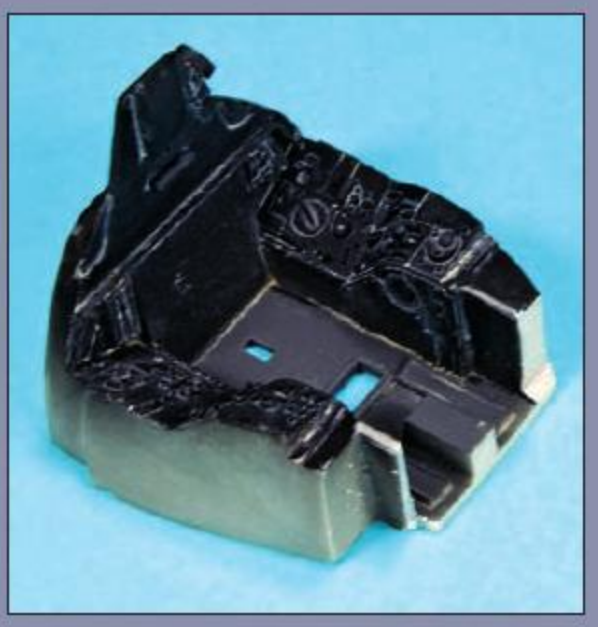
Después de hojear muchos libros y consultar cientos de fotos en Internet la idea es representar un avión castigado, con muchas horas de vuelo encima como se puede ver en las fotos de época.

Una cosa que me influyó mucho a la hora de plantear la pintura fue la lectura del libro de Osprey "US NAVY Skyraider Units of the Vietnam war" y "The A-1 Skyraider in Vietnam: The Spad's last war" de Schiffer. En ellos, a través de los relatos de los pilotos que lo volaron, se hace referencia contínuamente a las duras condiciones de vuelo: aviones atravesando explosiones provocadas por sus bombardeos, climatología muy adversa, vuelos a ras de mar y tierra y aviones volviendo a su portaaviones con sus alas, hélices y estabilizadores mellados por metralla e incluso restos de vegetación.

Como casi todos los aviones el Spad tiene su particular "weathering", reprensentado principalmente por sus características manchas de escape, muy acusadas y alargadas por el fuselaje del avión. La panza del avión también será objeto de un tratamiento intenso de humos, manchas de fluídos y salpicaduras.

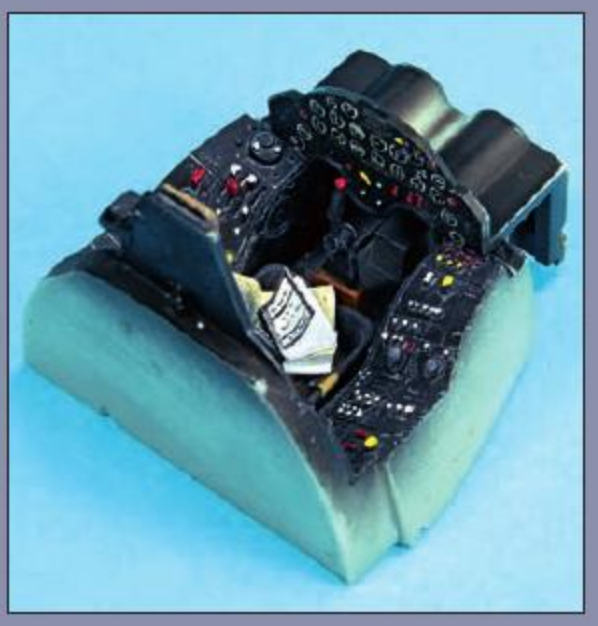
Respecto a las alas, en las fotos de aviones operativos se ve una gran diferencia de color entre la parte fija del ala, que presenta un acabado muy sucio, y la que se pliega hacia arriba para el aparcamiento, menos castigada y que aparece mucho más clara en las fotografías.

Sólo espero que el resultado os guste.



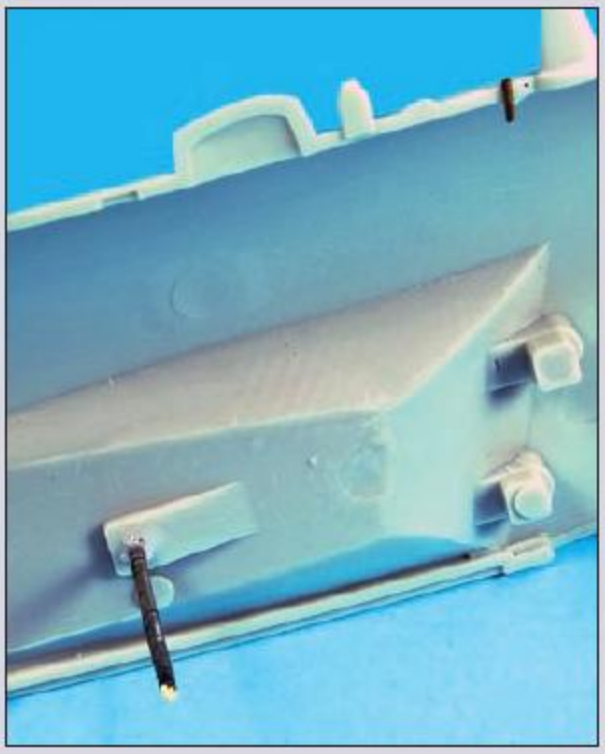
Para el cockpit usé el kit de CMK que ofrece una mejora marginal respecto al del kit. Sólo el asiento merece la pena, siendo el resto del detalle prácticamente idéntico al de la maqueta. Además requiere bastante trabajo para conseguir un ajuste correcto.

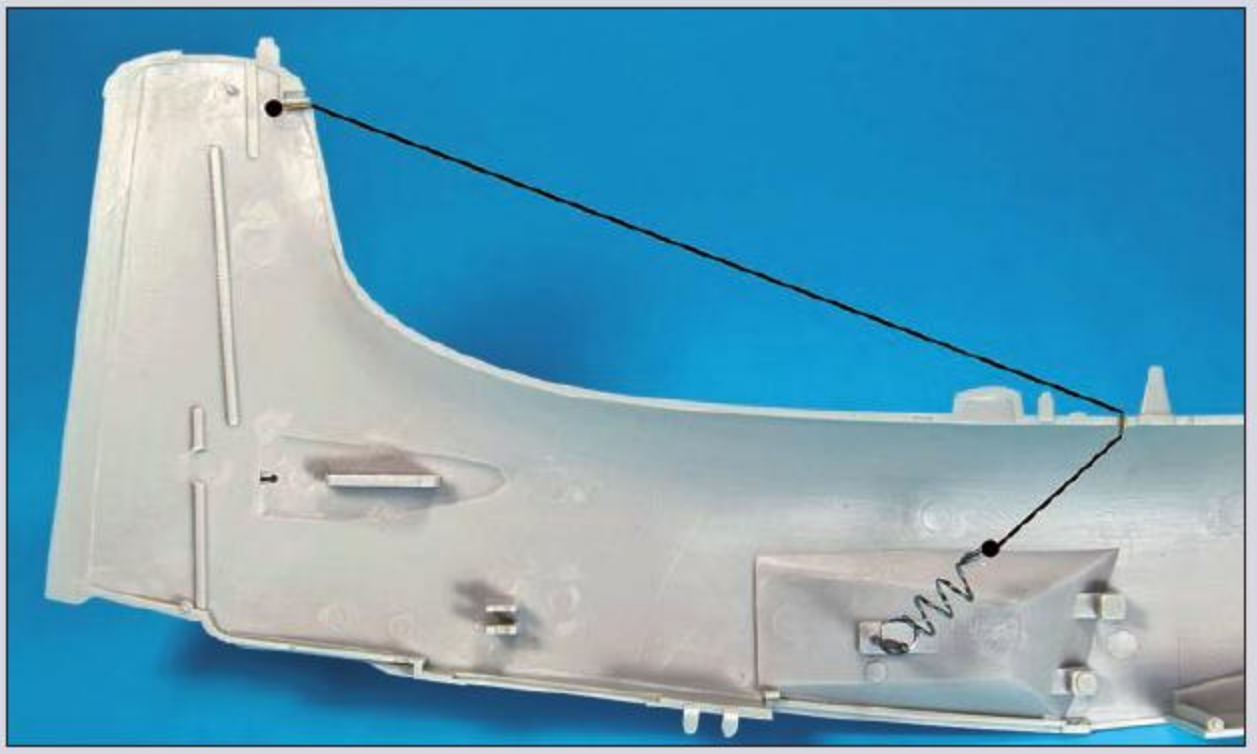
El color predominante es el negro, así que hay que tener cuidado al representar los distintos botones para que la cabina no parezca un árbol de navidad.
Para resaltar los detalles he usado "Dust Effects" y "Africa Dust Effects" de AK Intercative.



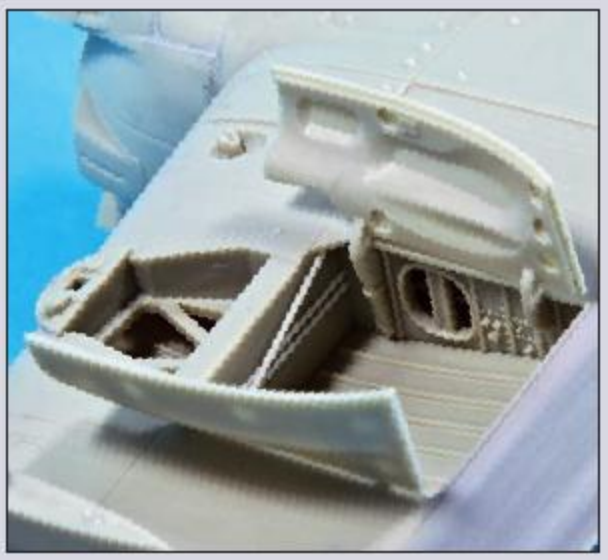
Los diales están representados con la calca que trae la maqueta, y que considero están muy infravalorados, ofreciendo un buen acabado si la base sobre la que se sitúan tiene un relieve adecuado. He añadido un mapa y un libro que pretende pasar por el manual de vuelo del avión o cualquier otra cosa ya que las tripulaciones podían pasar bastante tiempo sentados en sus aviones en situación de alerta.

Los laterales de la cabina tienen poco detalle aunque apenas son visibles. Se pintan con XF-24 Dark Grey de Tamiya y se añaden un par de calcas sobrantes de otras maquetas.



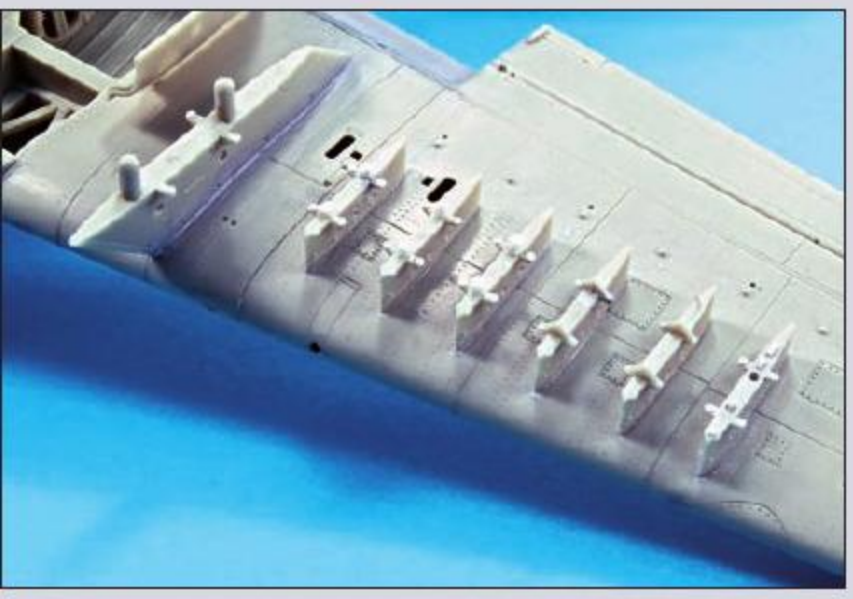


Antes de cerrar el fuselaje hay que preparar el montaje de una antena segura. Vi hace tiempo algo así en una web de modelismo y tenía ganas de probarlo. Con un trozo de tubo de latón de 0.5x0.3mm se prepara la entrada en el fuselaje y la cola. La antena será hilo de pesca de 0.13mm y se introduce primero la parte de la cola, haciendo un nudo y fijándolo con ciano para inmovilizarlo completamente. En el fuselaje se inserta un eje hecho con un trozo de clip y el muelle que mantendrá la tensión y que he sacado de un bolígrafo. Pasamos el hilo por el muelle hasta conseguir tensión suficiente, lo anudamos y lo fijamos también con una buena gota de ciano o epoxi, o lo que tengamos a mano. Puede parecer laborioso pero se hace rápido y podemos tropezar cientos de veces en la antena, que esta no se moverá de su sitio y se mantendrá perfectamente tensa.

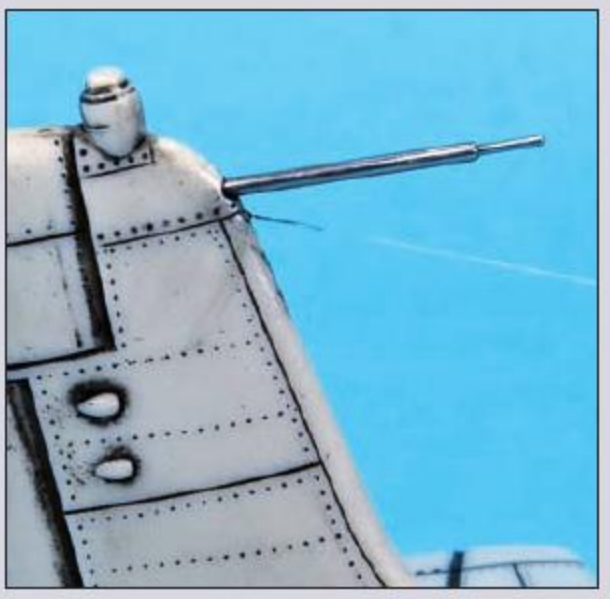


En los pozos se añade algo de detalle con plástico estirado y plasticard ya que si no se verá demasiado plano.

Los cañones se reconstruyen con tubo metálico y varilla de plasticard

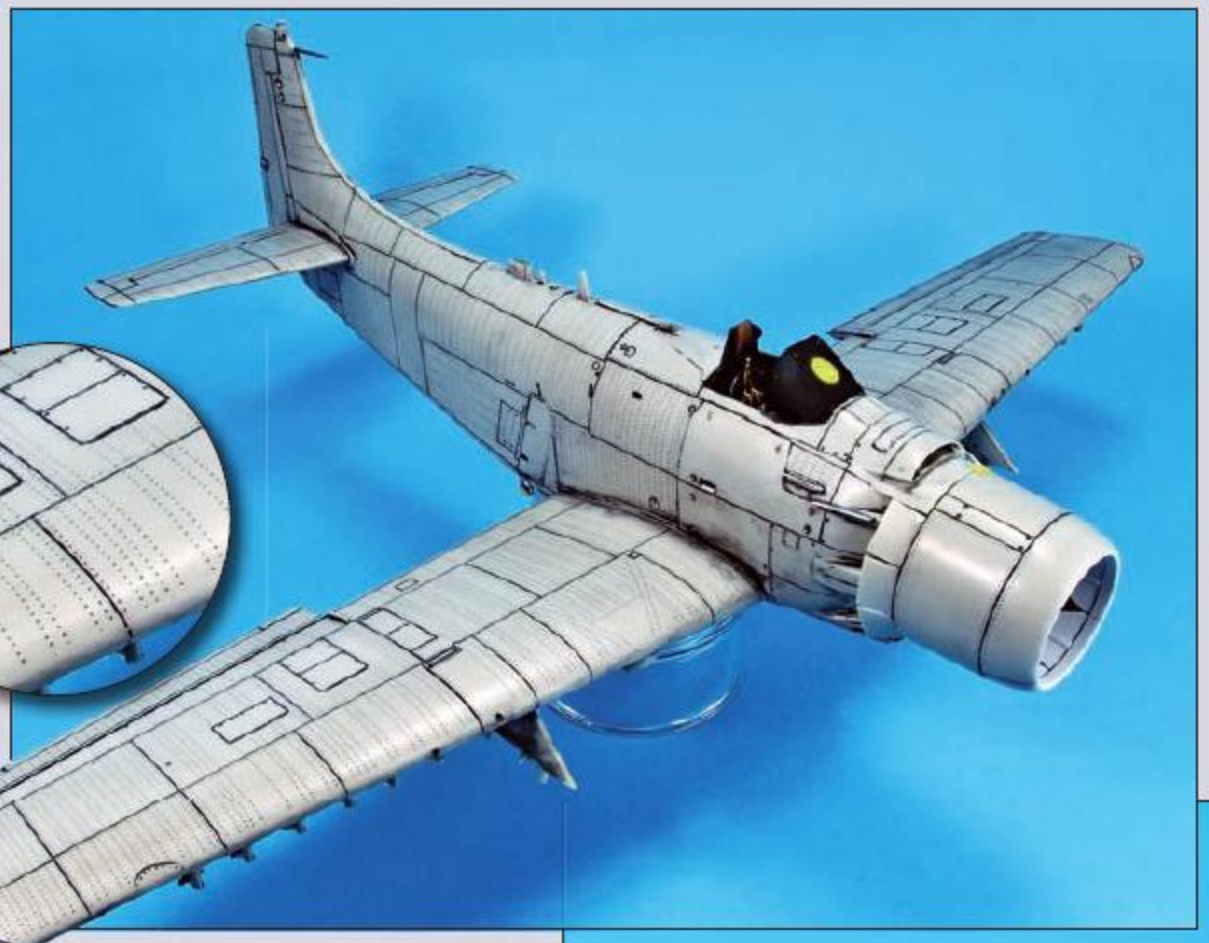


También se añade algo de detalle en los soportes, sobre todo en los que quedarán libres, que son el central del fuselaje y los dos más externos de las alas.



El tubo pitot se construye con tubo metálico y la parte más fina con un alfiler fino limado por su punta.

Al motor se le han añadido los cables de ignición cortados de hilo de estaño de 0.3mm y se han ahuecado las salidas de los escapes. Se pintó con aluminio de Alclad barnizado en mate de Vallejo ya que me gusta mucho el aspecto metálico apagado que queda después. Para destacar los detalles utilicé óleos, primero un marrón muy oscuro obtenido de mezclar Burnt Umber + negro y después con negro puro solamente.
Las aletas que cierran el frontal del carenado del motor pueden montarse abiertas o cerradas. Yo prefería la primera opción para dejar el motor a la vista. Están pintadas en blanco, barnizadas en satinado y ensuciadas con las mismas mezclas del motor. Los trazos de suciedad se hacen arrastrando el óleo con un pincel fino y retocando con otro pincel y disolvente limpio. Los últimos y más intensos se hacen con un lápiz acuarelable marrón oscuro y otro negro.

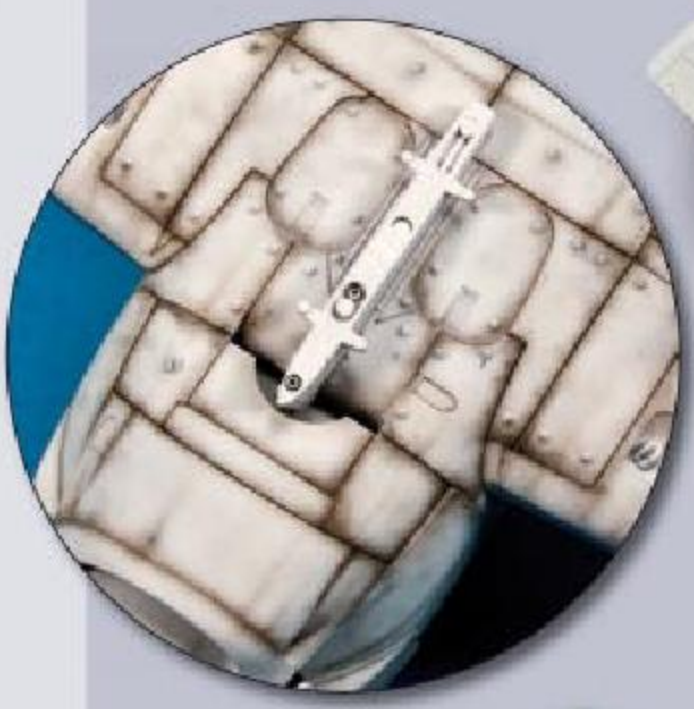


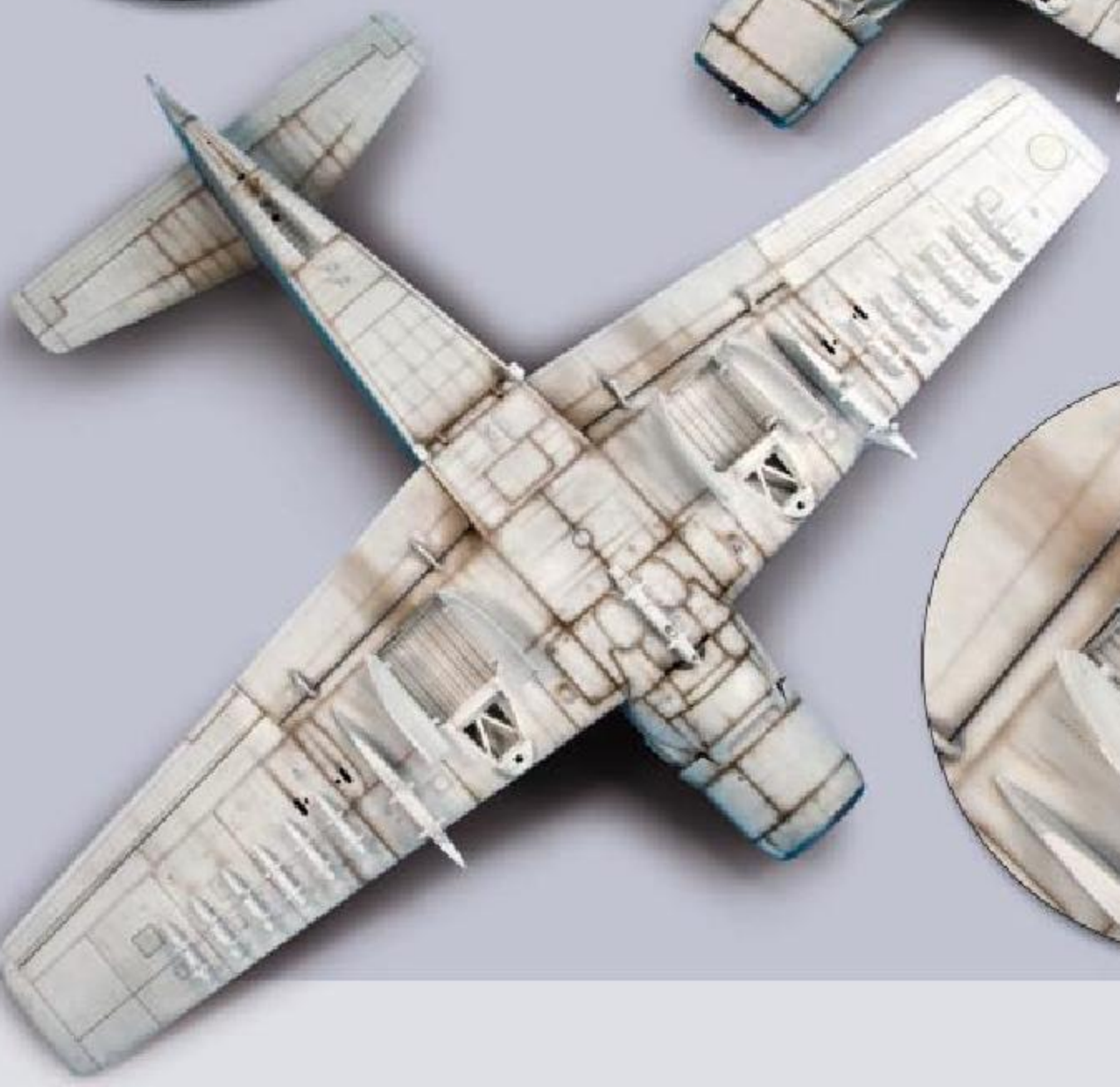
Aquí puede verse el efecto general del trabajo de remachado. Aplico una aguada con negro muy disuelto por todo el avión y, una vez seca, limpio la pintura con un paño humedecido en agua. Así la pintura se quedará acumulada en los remaches, líneas de panel y alrededor de algunos detalles creando un presombreado muy suave si después somos finos con las capas de pintura posteriores.

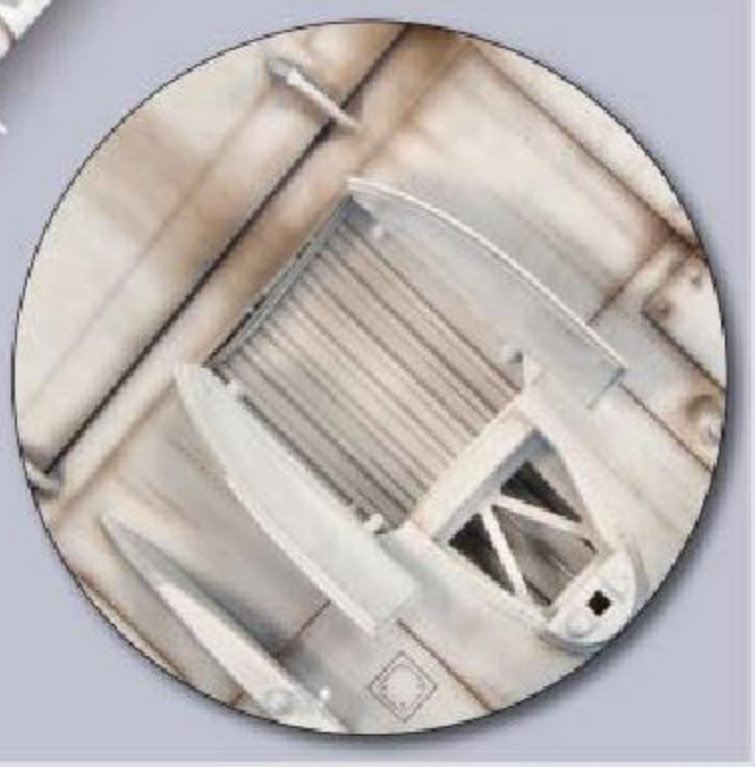
El A-1H iba pintado en Light Gull Grey en las superficies superiores e Insignia White para las inferiores, alerones y timón.
Para el blanco usé directamente XF-2. Para el gris partí una mezcla de XF-19 (4) y XF-2(3) y sólo una gota de XF-66. Es una mezcla orientativa y que creo que debería variar un poco en función del gusto de cada uno y del tratamiento que vaya a recibir la pintura a continuación.
Para pintar el borde de ataque de las alas y del morro se usa de nuevo Aluminio de Alclad, y negro para la banda antirreflejo y el antideslizante de las raíces alares.

A partir de aquí empieza la parte más divertida de la pintura, al menos para mí. Comienzo el ensuciado de la parte inferior del avión con marrón mate oscurecido ligeramente con negro. Con la pintura muy diluida, la presión muy baja y el aerógrafo en perfectas condiciones se sombrean las líneas de panel de la parte central del fuselaje y los paneles alares más cercanos a este, disminuyendo su efecto hasta llegar a la zona de plegado de las alas.

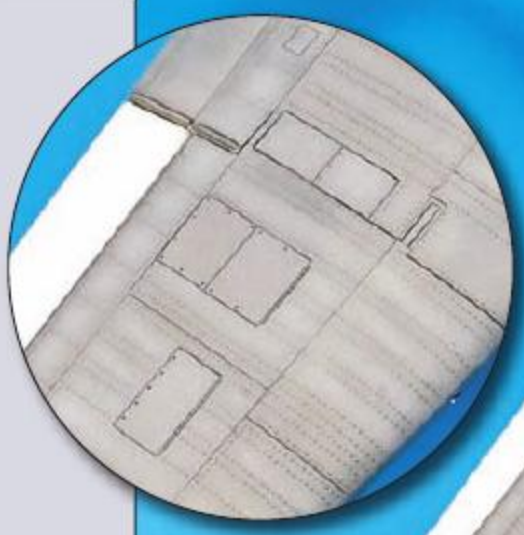
Con la misma mezcla un poco más oscurecida repito el proceso, sin cubrir del todo el color anterior y, en las alas, limitándome sólo a los alrededores de la parte central. Aprovecho y creo también nubecillas de suciedad, aerografío líneas de remaches al azar y, con los flaps ya montados, creo manchas de suciedad provocadas por las salpicaduras de las ruedas tras los pozos del tren de aterrizaje.

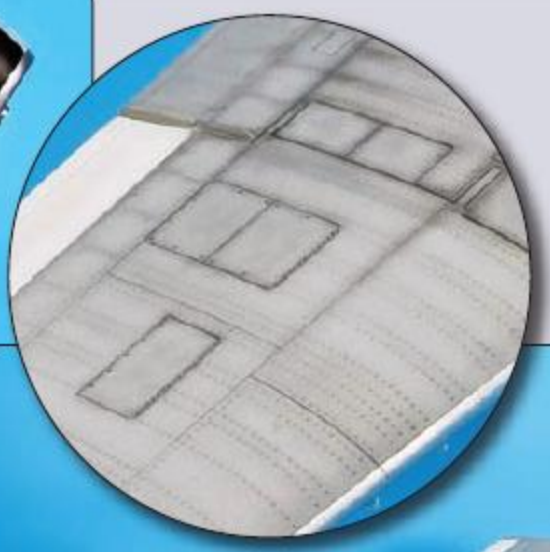






Sobre el gris uso primero el color base aclarado con blanco utilizándolo unas veces en el interior de algunos paneles y otras veces sobre las líneas de panel, intentado sobre todo huir de la uniformidad.





Con el color base oscurecido con gris se hace lo mismo que en el paso anterior, es ahora cuando empezamos a ver el contraste en el avión. En las alas este color lo uso, de nuevo, sólo hasta la zona de articulación del ala. Ambos colores nos sirven ya para ir creando una base para el desgaste posterior.

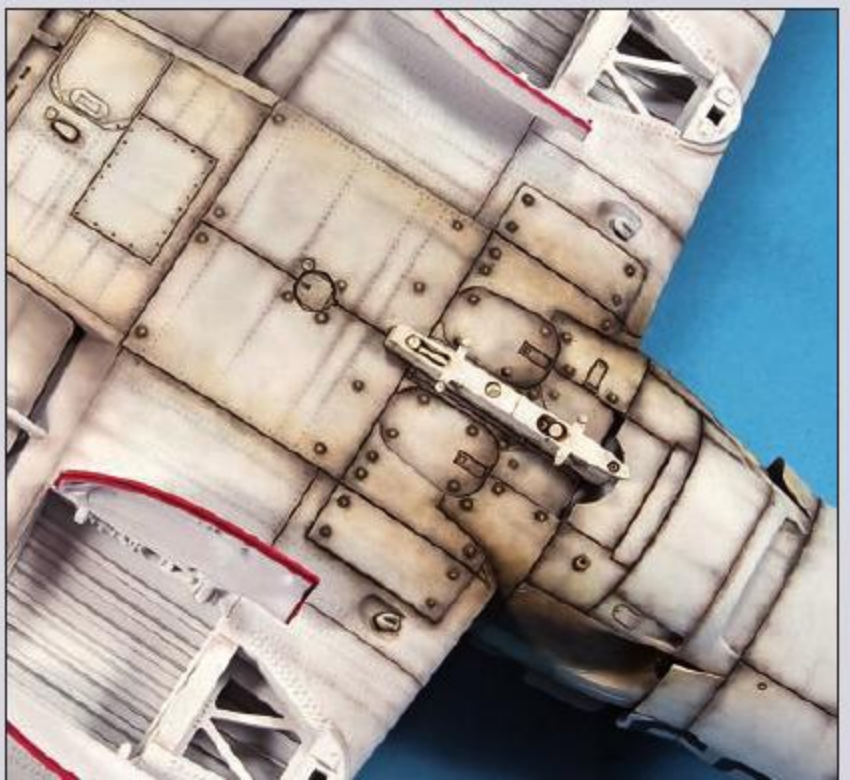
Antes de colocar las calcas quiero tener una buena base para los humos de escape así que pinto unos trazos generales con XF- 59 Desert Yellow. Ha de ser una mancha relativamente amplia ya que este color será el más claro y el que al final quede más al exterior de la mancha creada por los humos de escape. Se insiste más en la parte central, procurando que los bordes exteriores sean más transparentes e intentando crear también trazos verticales que rompan la uniformidad de la misma.

El avión con las calcas puestas, todos los códigos y numerales están recortados individualmente y el resto están recortadas hasta el límite para minimizar en lo posible la película transparente de la calca. Es un proceso laborioso pero se adaptan perfectamente sin dar el más mínimo problema. La decoración es, para mí, la más bonita de las que lucieron estos aviones y de las más bonitas de todos los aviones de la US NAVY en aquellos tiempos de los esquemas de alta visibilidad.

Con las calcas ya selladas continuamos el proceso de pintura de los humos de escape. El color base lo oscurecemos con un poco de XF-10 Marrón mate o XF-64 Marrón rojizo, pintando hacia el interior de la mancha creada en el paso anterior. A continuación oscurecemos el color aún más, ya sea con un marrón oscuro o con negro y vamos ciñéndonos aún más al interior de la mancha hasta usar en el último momento negro puro. La pintura ha de estar siempre muy diluida ya que lo que se busca es crear siempre capas transparentes lo que nos aportará una gran riqueza de tonos.

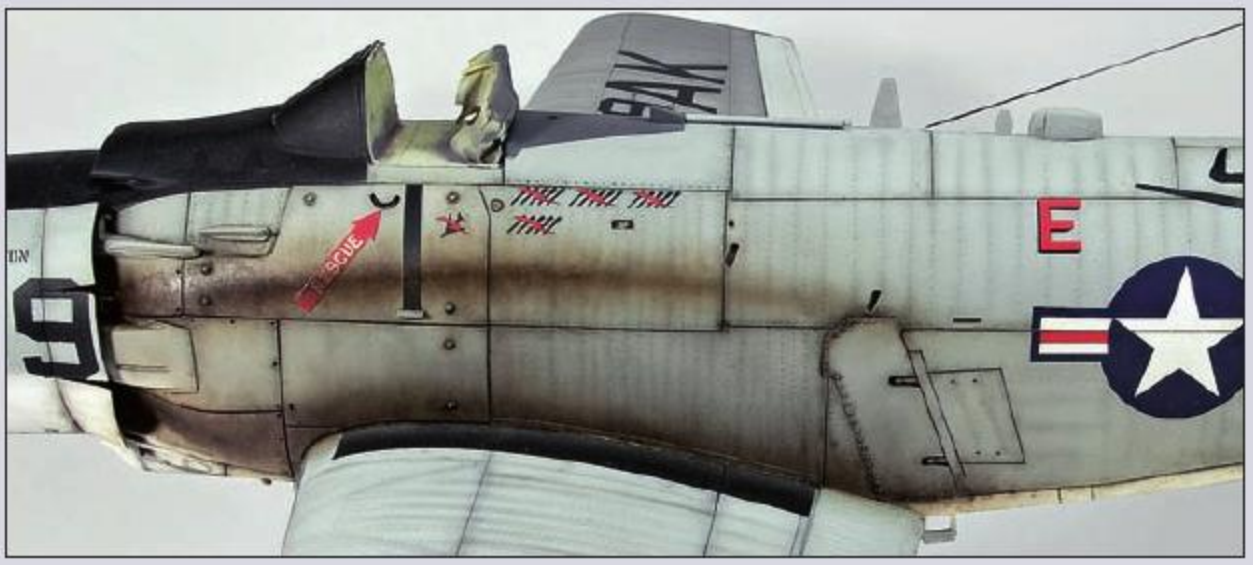
Cada tono que usemos no ha de limitarse únicamente al interior de la mancha, sino que para darle vida podemos hacer trazos hacia el exterior, trazos verticales y manchas fuera de su sitio "lógico". Los colores más claros se extienden por los laterales del fuselaje casi hasta la cola, sin olvidarnos de los estabilizadores horizontales y vertical, también dentro del alcance de los humos.

En la parte inferior el proceso es idéntico, sólo hay que ser un poco más fino ya que hay que tener en cuenta que trabajamos ahora sobre color blanco. Los tonos más oscuros los limito a la raíz alar y poco más.



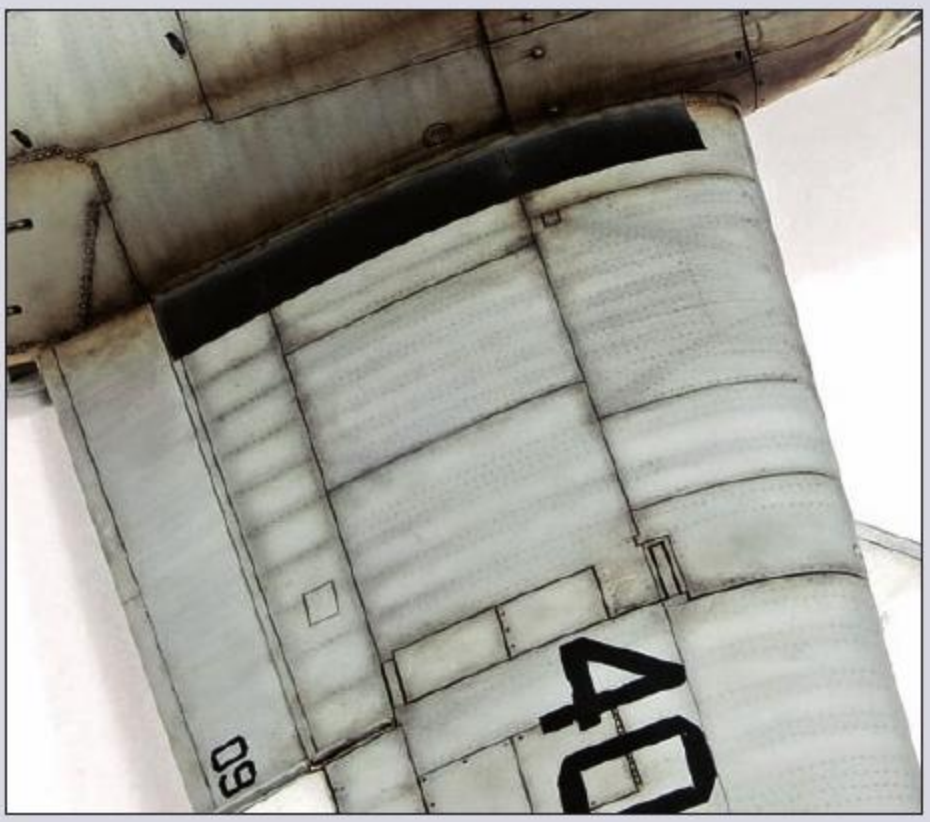
A partir de aquí empieza lo más intenso del trabajo de pintura dándole vida mediante diversas técnicas que harán que este sea un proceso "vivo". Desde el principio a través de las fotos se muestra un proceso lineal: aerógrafo-óleos-lápices pero eso no quiere decir que una técnica vaya dejando atrás a la otra, al contrario, se van complementando ya que conservo las mezclas de aerógrafo y óleos para reutilizarlas en cualquier momento ya sea para complementar, corregir o añadir algo al proceso de pintura. Comienzo utilizando varios tonos de AK Interactive para resaltar detalles, líneas de panel y añadir tonalidades a los colores aplicados a aerógrafo previamente. Pueden aplicarse directamente si queremos un efecto más intenso o diluídos si queremos más suavidad. En todo caso hay que buscar capas transparentes para no ocultar el trabajo anterior.
Es preferible trabajar sobre una base satinada para poder corregir y difuminar los óleos con suavidad. Con un pincel limpio arrastramos el color hacia atrás para crear los rastros de combustible y aceite del motor.

Conforme se van secando los esmaltes empiezo a añadir trazos de suciedad arrastrada con lápices acuarelables usando tres colores: un marrón claro, un marrón oscuro y negro, por este orden. Más adelante se explica este proceso con más de detalle. Otra forma de añadir tonos a los colores de la base es picoteando con la punta del lápiz, es curioso como unos poco toques de un color sobre otro parecido hacen cambiar la percepción visual del color. Con un azul muy oscuro voy añadiendo desconchones y pequeños rayonazos, pudiendo hacerlos o matizarlos también con el marrón oscuro o negro.
Estos dos colores los uso más sobre el interior de las manchas de escape, añadiéndoles profundidad e imitando salpicaduras de aceite o combustible expulsado por los escapes. Del mismo modo, pero de una forma más dispersa, pueden imitarse las diversas salpicaduras provocadas por el flujo de la hélice hacia la panza del avión, una mezcla de humedad y suciedadde la cubierta, del ambiente marino y de nuevo de los fluídos del avión.



El trabajo con óleos/emaltes AK en la parte superior comienza por los humos, añadiendo profundidad con mezclas de marrones oscuros y negro, de manera muy suave para no modificar en exceso los tonos de la base. Si acaso, he insistido algo más con los tonos más oscuros en la parte más cercana a los escapes. Una vez seco doy una ligera capa de barniz mate para usar ya los lápices marrón y negro, en principio en forma de test para acabar dibujando los rastros de suciedad definitivos. A la vez se va panelando el resto del fuselaje añadiendo variedad tonal a todas las zonas efectadas por los humos, teniendo cuidado de disminuir su intensidad conforme nos acercamos a la cola.

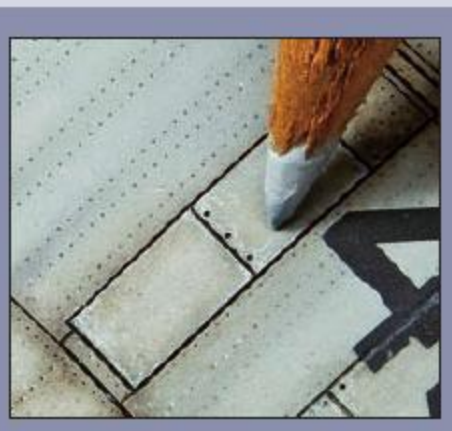
El encastre de los estabilizadores y la zona adyacente de la cola reciben el mismo tratamiento, de una forma un poco más intensa.



El proceso en las alas es idéntico, completando el trabajo completamente en un ala antes de pasar a la otra. Una vez más, desde la articulación del ala hacia el exterior el trabajo es mucho más suave limitándose casi exclusivamente al panelado de las líneas.

Aquí podéis ver como el trabajo avanza en la semiala izquierda y las sutiles variaciones de tono de una imagen a otra. Hay que procurar huir de la simetría y que ambas alas sean parecidas, pero no idénticas.

Durante el proceso de secado de los óleos/esmaltes, y una vez que estos han perdido su brillo, podemos usar bastoncillos de maquillaje para difunar el color, suavizándolo y haciéndolo más transparente.



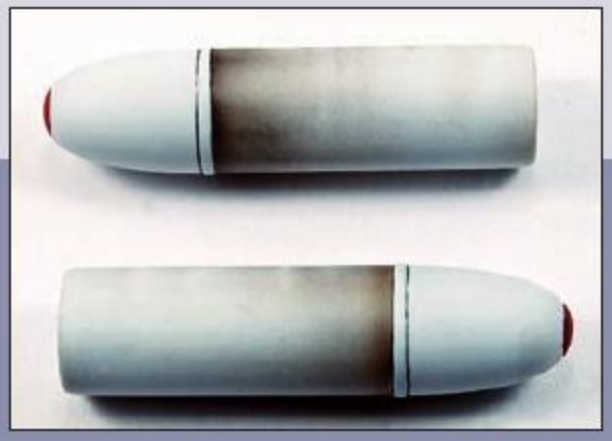
El trabajo con lápices abarca todas las áreas del avión. Con un color gris claro desconcho ligeramente la pintura alrededor de los registros de las armas, acceso de la cabina y algunos paneles. Con un gris más oscuro hago lo mismo sobre las áreas de color negro y numerales. Usando marrón oscuro, azul oscuro y negro voy punteando salpicaduras a lo largo de todo el borde de ataque, insistiendo más en las áreas cercanas a la raíz alar. Marrón y negro se usan también en la parte de los flaps ensuciada por los humos, sin olvidarse de las escarapelas y la abeja que reciben el mismo tratamiento. Es un proceso muy largo, tedioso y cansado pero que una vez visto en conjunto se agradece. Como apunte final por si algún lector usa estas fotos a modo de guía, tened en cuenta que las fotos exageran un poco el efecto, queda bastante más suave en realidad y son mejor referencia las fotos generales que los primeros planos donde, por lo que sea, la cámara intensifica demasiado algunos de los colores usados.

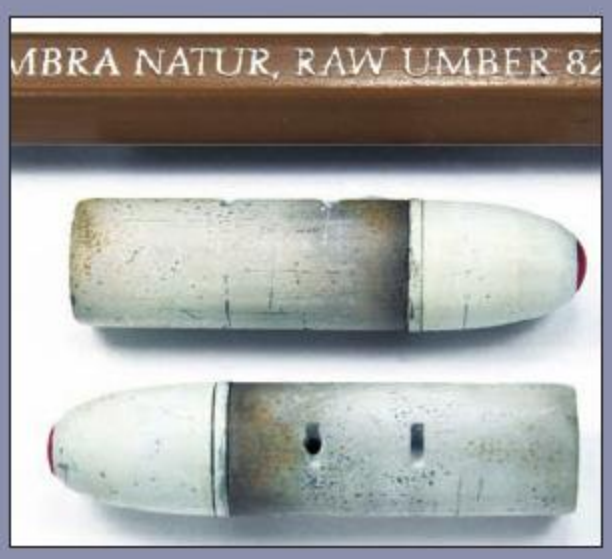
Proceso de pintura de un rastro de suciedad, en este caso en un alerón. La base del mismo estará hecha a aerógrafo o con óleo y en un color claro. Lo ideal es una superficie mate aunque los lápices que yo tengo (Faber Castell) también van bien sobre el barniz satinado de Vallejo. Sobre la base hacemos el primer trazo con un marrón claro, este color marcará la longitud máxima del trazo. Seguidamente pintamos por encima con un marrón más oscuro, realizando un trazo más fino y corto. Finalmente el negro, que se limita únicamente a la raíz del trazo.
Esta es una manera básica, como toque final se puede suavizar con un pincel de silicona o con un bastoncillo de maquillaje. Esto mismo puede hacerse a cada color antes de aplicar el siguiente, o no aplicarlo y repasar la mancha entera con un pincel humedecido en agua lo que hará que los colores adquieran mucha más intensidad, creando un trazo más duro y definido.

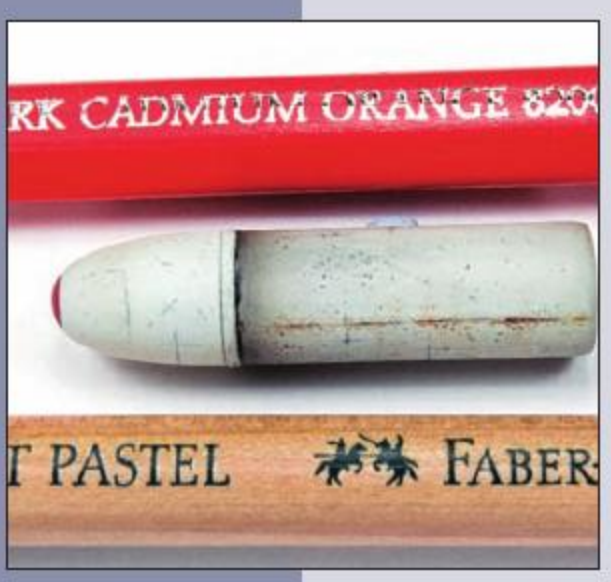
HELICE

La hélice recibe una base de X-18. Con dos tonos de gris se desgasta el negro a lo largo del borde de ataque y se hacen trazos transversales. Finalmente usando de nuevo X-18 se acentúa el contraste. Aquí es posible exagerar el efecto porque sino el barnizado ocultará casi todo el trabajo hecho. En lugar de pintarlas, las puntas de las alas reciben las calcas del kit, que de nuevo se adaptan perfectamente. He omitido el logo del fabricante porque en las fotos reales se ven tanto aviones que lo portan como otros que no. Sí he mantenido el stencil con las características de la pala. Las instrucciones indican el color negro para el buje. Yo lo he pintado en aluminio como se ve también en algunas fotos, destacando el detalle con óleos. El desgaste más intenso se hace de nuevo con lápices, usando finalmente color metalizado de Prismacolor, que deja un metalizado muy real.

El tren de aterrizaje se trabaja igual que el resto del avión, aunque en esta ocasión he usado color Bitume en óleo para resaltar los detalles. A partir de ahí, y por orden, se usa lápiz azul oscuro, marrón claro, marrón oscuro y negro para aplicar desconchones, rayonazos y salpicaduras.
Finalmente con Fuel Stains de AK aplico algunos toques en la articulación y zonas cercanas, dejando un brillo y un tono muy adecuado.







La pintura de los lanzacohetes es idéntica a lo realizado con el color blanco en el resto del avión. Como única diferencia está el añadido de pequeños trazos de óxido hechos con lápiz marrón oscuro, naranja y un lápiz pastel de tono anaranjado oscuro.

Las bombas no vienen en el kit de Tamiya así que hubo que echar mano de la caja de restos. Me apetecía equiparlas con el "Daisy cutter", así que corté la espoleta, inserté el accionador hecho con varilla de plástico y coloqué la espoleta en el extremo. El cable de armado es de plástico estirado y las bridas están hechas con cinta de enmascarar. El color base es XF-62 pardo oliva. Lo aclaro añadiendo un poco de amarillo y doy trazos transversales por todo el cuerpo de la bomba. A continuación hago lo mismo oscureciendo el color con negro. Finalmente se retoca de nuevo con el XF-62 y se pasa a pintar las banda amarilla y el resto de detalles. Un filtro con un marrón muy oscuro unifica los colores y perfila los detalles. Con negro se desconcha el color amarillo y con un amarillo claro se hacen rayonazos por la pieza. Finalmente añado toques de óxido, más intenso que en los lanzacohetes, como se aprecia en algunas fotografías.

Se intensifica el efecto del aerógrafo con pinceldas de óleos marrón oscuro y negro, fundiéndolos entre sí de manera aleatoria. Como antes, se aprovecha para hacer trazos de suciedad arrastrada.

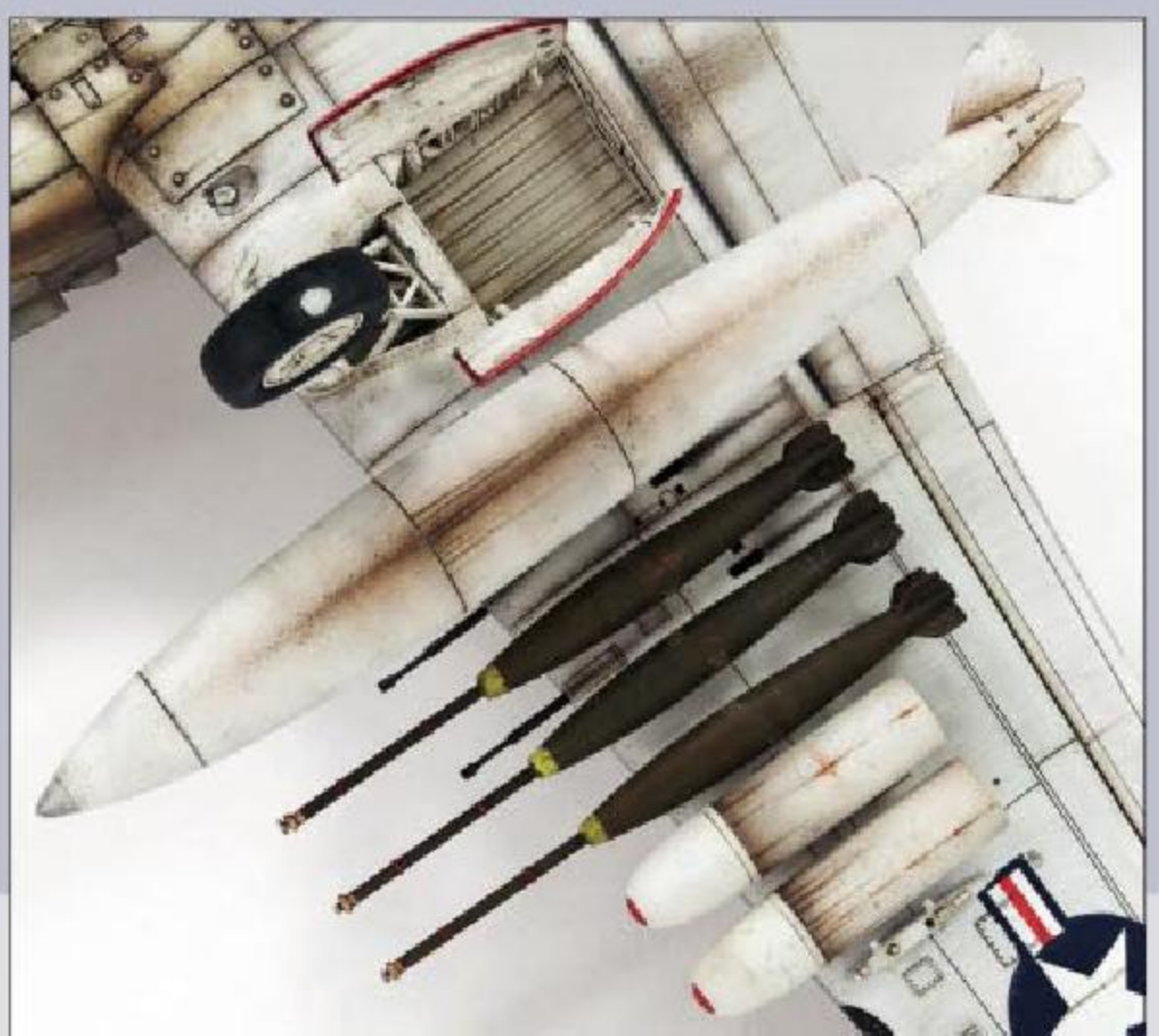
A la vista de las fotos disponibles se observa que en la mayoría de los casos los depósitos presentan un desgaste muy acusado en forma de manchas de combustible, de manipulación y rayonazos por doquier. La pintura sigue el mismo orden que en las piezas antiores, comenzando por una base de marrones a aerógrafo, no hay que olvidarse ni menospreciar la parte inferior de los mismos, que también tiene su protagonismo.
En uno de ellos se añade verde amarillo imprimación, un detalle sacado de una foto real.

Rayonazos y pequeños desconchones hechos con azul muy oscuro.

Se añaden algunos toque de marrón claro sobre las áreas más claras de las manchas y se suavizan con el bastón de maquillaje.

Se hace lo mismo con marrón oscuro sobre las áreas más oscuras de la mancha, alrededor del tapón de llenado y aletas. Se insiste en la parte inferior, de nuevo imitando salpicaduras.

Para finalizar se hace lo mismo con el lápiz negro, en zonas muy localizadas y se dibujan los chorretones de combustible derramado



AK
37543
NAVY
VA-176
409
409AK
09

409
09

CUADRO DE COLORES

CABINA

XF-1 Flat Black (Base), XF-24 Dark Grey (Laterales). AK022 Africa Dust Effects y AK015 Dust Effects (Panelado, empolvado).

MOTOR

Alclad aluminum. Weathering: oleos Titán Burnt Umber y Negro.

PARTE SUPERIOR

Light Gull Grey: XF-19 Sky Grey (4), XF-2 White (3) y XF-66 Light Grey (1).

PARTE INFERIOR

Insignia White: XF-2 White

HUMOS

XF-59 Desert Yellow, XF-10 Matt Brown, XF-64 Red Brown, XF-1 Black.

WEATHERING GENERAL

AK INTERACTIVE: AK045 Dark Brown, AK012 Streaking Grime, AK025 Dark Streaking Grime, AK121 OIF Wash.

Óleos: Titán Blanco, Negro, Burnt Umber, Burnt Sienna, Raw Sienna.

ACEITE Y COMBUSTIBLE

AK025 Fuel Stains, AK084 Engine Oil, óleos MIR Bitume y Titán Negro.

LÁPICES ACUARELABLES

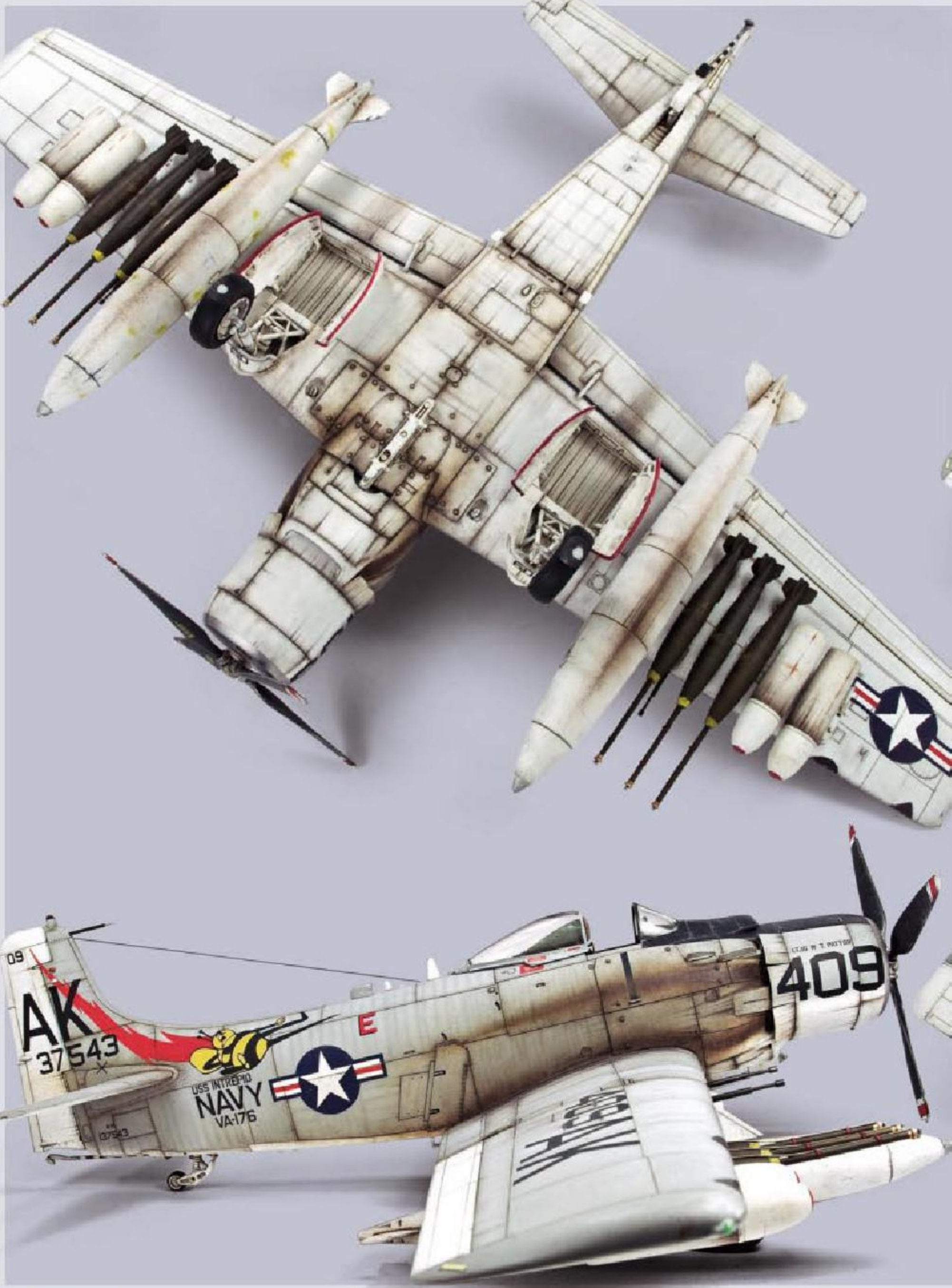
Faber Castell: Blanco, Negro, Ultramarine, Raw Umber, Walnut Brown, Cadmium Orange.

Faber Castell Pitt Pastel: Light Sepia.

Prismacolor: Silver (metalizado)

Derwent: Gun metal, Silver Grey.

Stabilo: Gris claro.


AK
37543
E
409
NAVY
VA-176

409
AK
37543
USS INTREPID
NAVY
VA-176
09
409AK

Chema Martínez

Aun recuerdo el primer número que compre de la revista Euromodelismo, fue el numero 75 y en aquel entonces para mi se abrió un nuevo mundo al modelismo, hasta ese momento mi información era poca o nula, desde ese momento me aficione a esta revista y esperaba ansioso cada nueva entrega.

Gracias a Euromodelismo y los grandes maestros que en ella publican, aprendí multitud de técnicas que poco a poco fui desarrollando, gracias a Euromodelismo crecí como modelista.

Pasados unos años y después de estar viendo a los grandes maestros publicar sus magníficos trabajos, mi ilusión era ver una foto de una de mis maquetas publicada en la revista.

En el año 2010 presente un Bristol F2b a 1/32 en el concurso de Plasencia, cual fue mi sorpresa cuando Rodrigo Hernández Cabos y Javier López de Anca se acercaron a mi y me propusieron hacer un articulo de ese avión, para mi fue una pasada, por fin vería uno de mis aviones en la revista. Cuando salio el articulo quede alucinado con el resultado, siempre estaré agradecido a Euromodelismo por darme esa oportunidad.

Posteriormente cumplí otro sueño al ver mi FE2b a 1/32 en la portada del numero 240 de Euromodelismo.

Por eso cuando Javier López de Anca me propuso colaborar en el especial 250 de la revista no lo dude ni un momento, para mi es otra ilusión cumplida y espero estar muchos años dando guerra y publicando en esta magnifica revista.

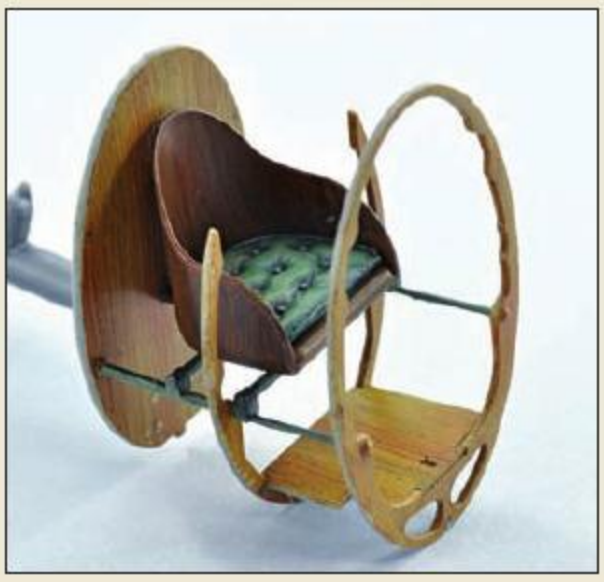
ALBATR

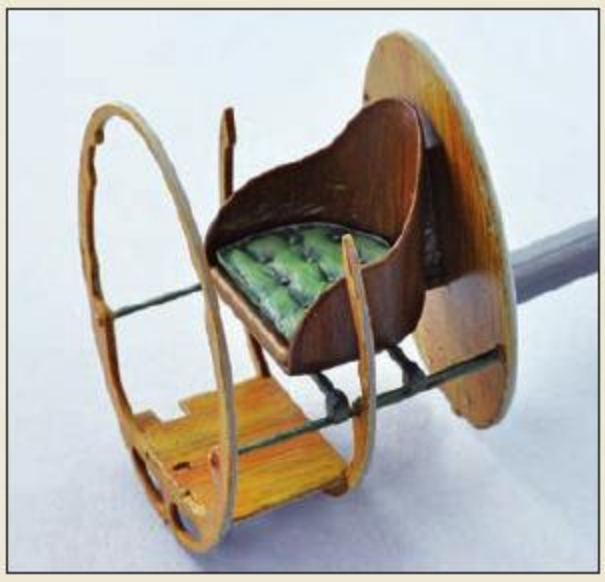
Para este proyecto vamos a utilizar la magnifica maqueta de Wingnut Wings a 1/32 del Albatros D.V, a la cual añadiremos algunas mejoras para darle un toque mas realista aun. Vamos a representar un Albatros del Jasta 18 con su característico emblema, sin mas rodeos comenzamos.

1/32 WINGNUT WINGS

ALBATROS D.V

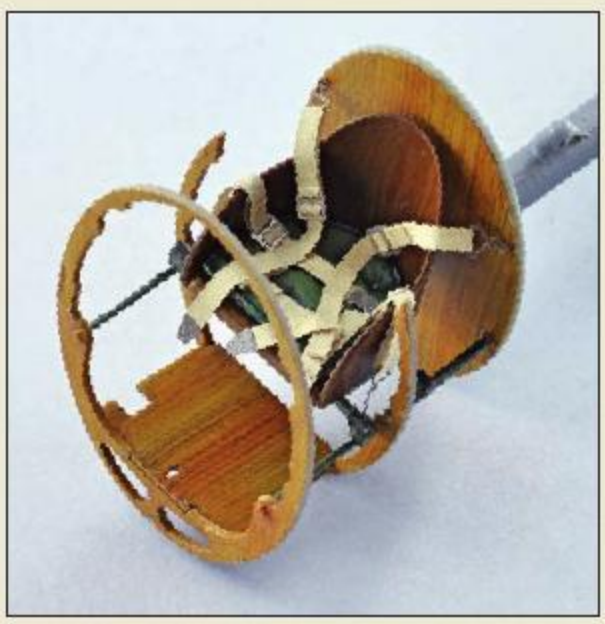
CABINA





Empezamos por la estructura y el asiento, pintamos la estructura en un color madera claro, el asiento en madera oscuro y el cojín para que destaque un poco en un color verde.

Los cinturones que trae la maqueta de serie son de FG y de buena calidad, pero en el mercado la marca RB Productions comercializa unos que para mi gusto son muy superiores, son de papel con las hebilla en metal y se montan como si de un cinturón normal se tratase, además se adaptan mucho mejor al asiento que los de FG.

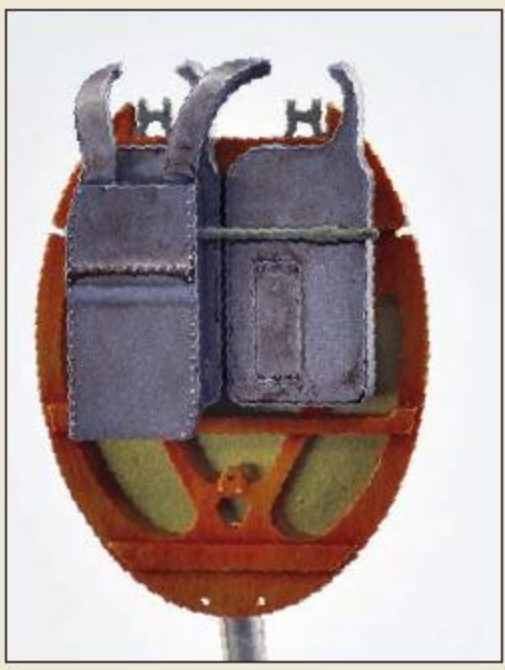


Para fijar los cintos a la estructura trasera fabricaremos una argolla con hilo de 0,2mm y la colocaremos en el extremo del cinturón, realizamos un taladro en la estructura trasera donde va anclado el cinturón, fijamos la argolla en ese taladro con ciano.
Una vez fijados los cintos solo los tenemos que dejar caer sobre el asiento, prácticamente se adaptan solos.

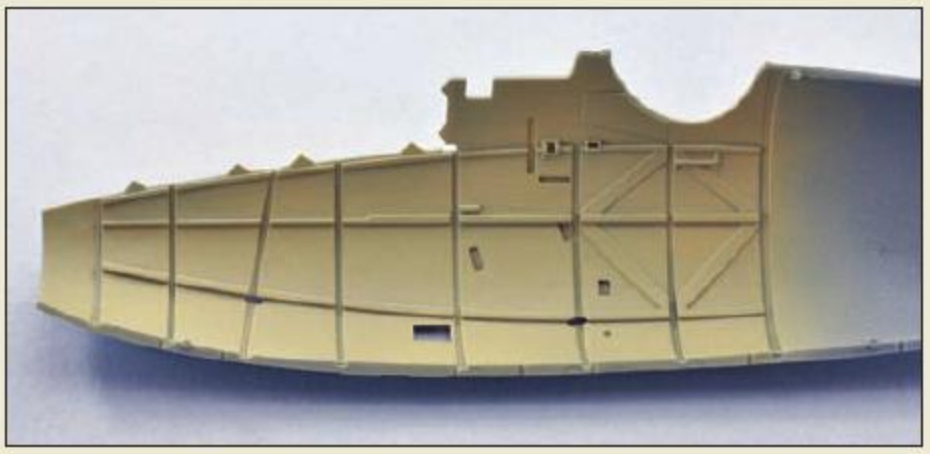
Le hacemos unos pequeños añadidos al deposito de combustible, simulamos los tapones t pequeños tornillos con Evergreen y con tubo de latón de varios tamaños añadimos los tubos que faltan.

Pintamos el deposito con Alclad oro.

Los depósitos de munición en acero de lara.



Le damos el toque final con unos lavados de óleo tierra sombra tostada.



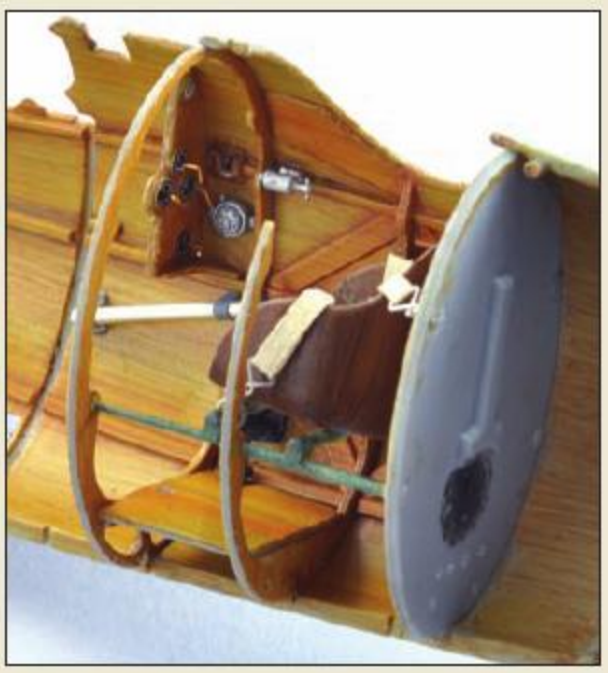
Comenzamos los interiores con una base de XF-57 para simular la madera.

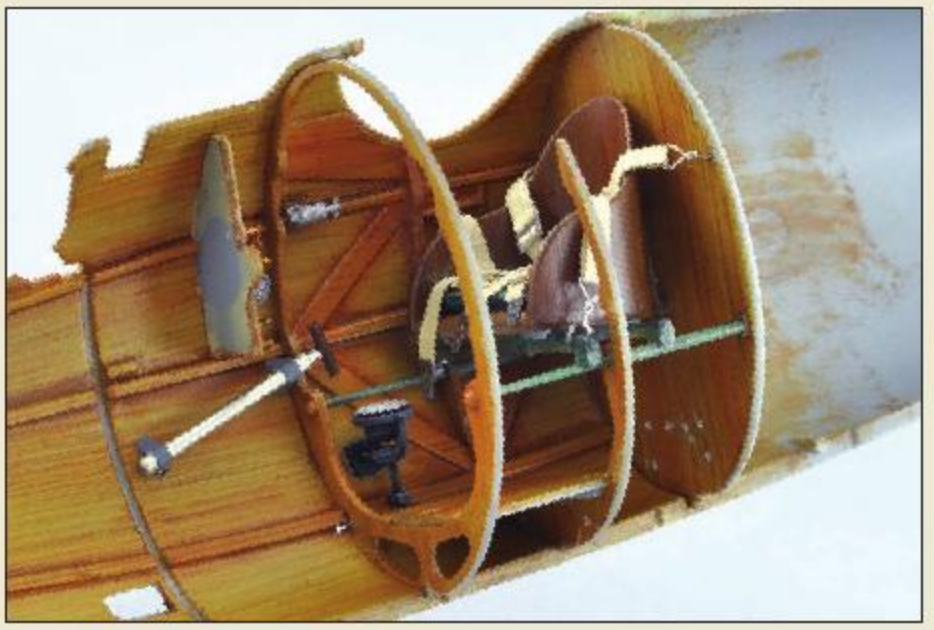
Simplemente aplicamos con un pincel óleo ocre amarillo y tierra siena, retiramos el exceso con una esponja y terminamos con una mano de Clear naranja X-26 de Tamiya.

Una vez secos los laterales añadimos los pequeños detalles y los pintamos a pincel.

Colocamos la estructura con el asiento y posteriormente algún detalle de ese lateral.

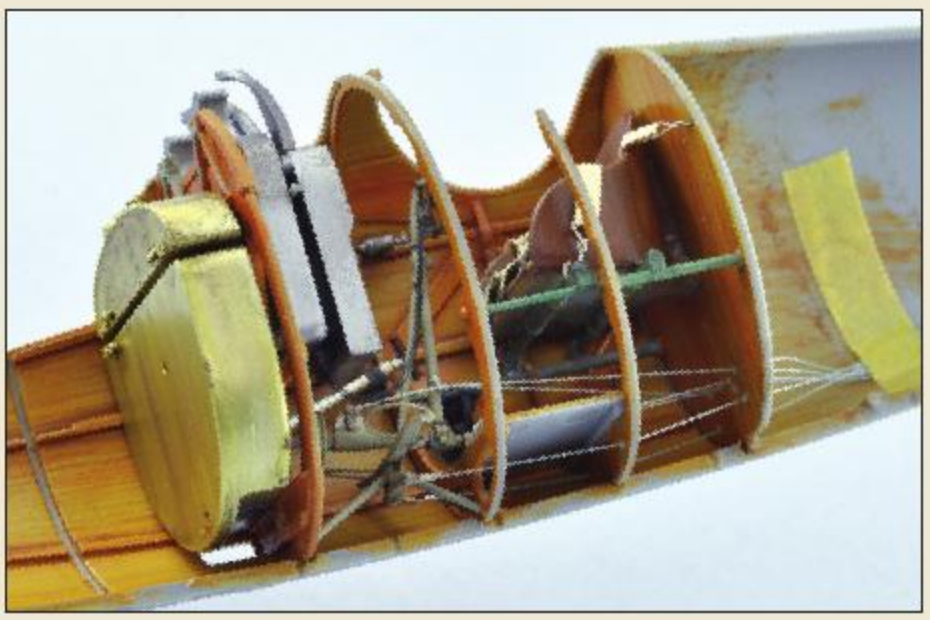
En el panel de mandos añadimos unas palancas con hilo de cobre de 0,2mm para darle mas realismo.



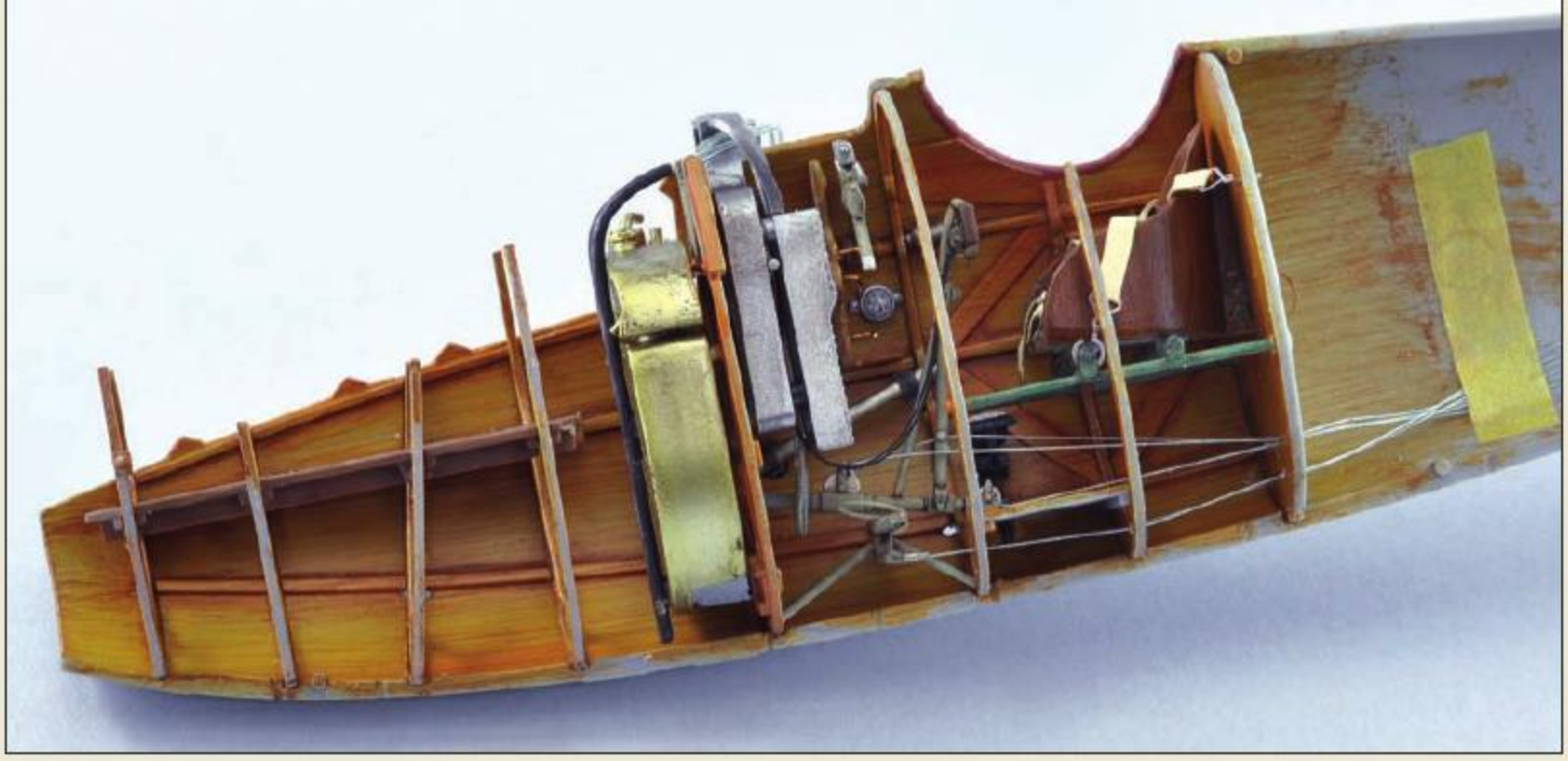


Lateral con el asiento terminado. Realizaremos varios taladros en la parte baja del panel final para pasar los cables y así poder tensarlos.

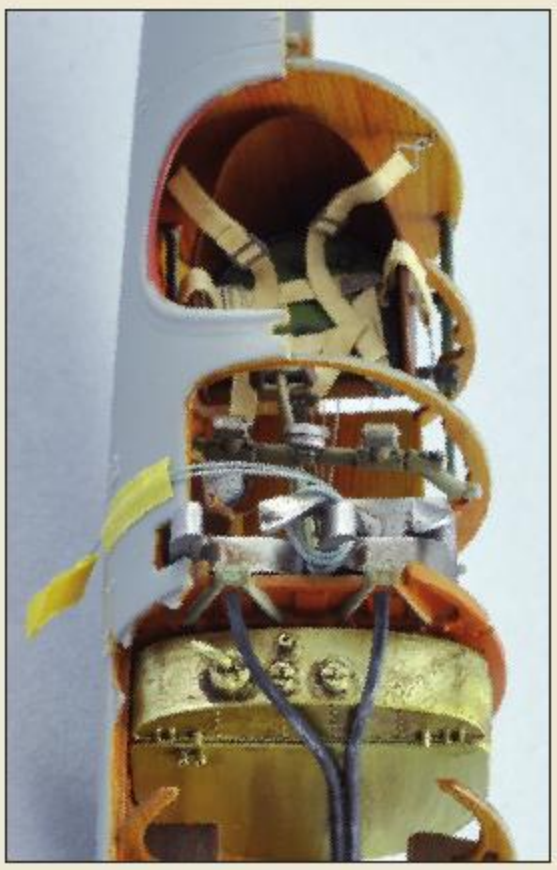
Colocación del deposito de combustible y los depósitos de munición.

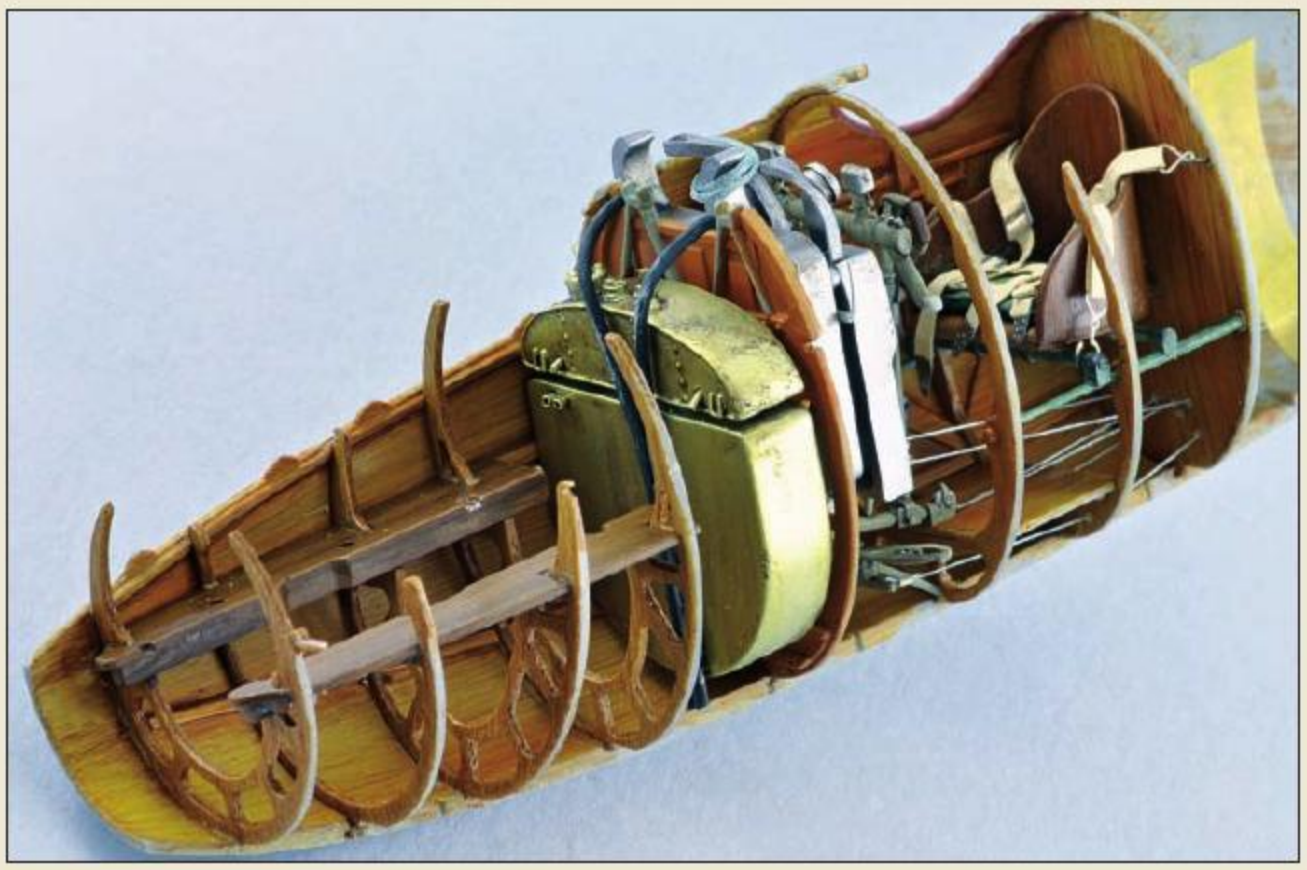


Es el momento de colocar los cables de control. Los cables son de hilo de pesca de 0,16mm pintados con un spray color aluminio.



De los mandos de la palanca de control salen dos hilos negros hacia donde posteriormente se situaran las ametralladoras.



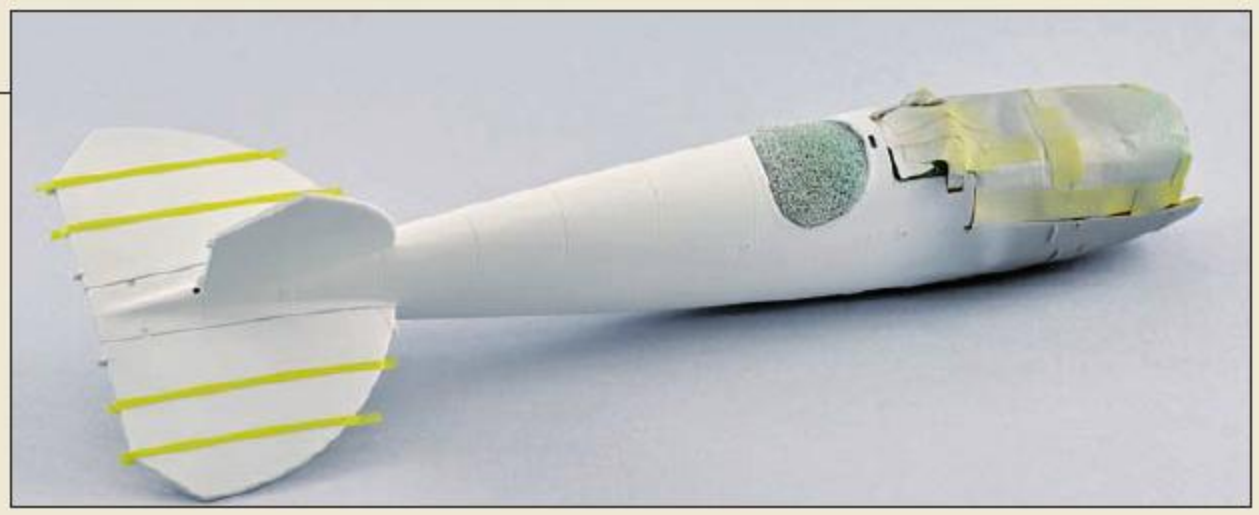


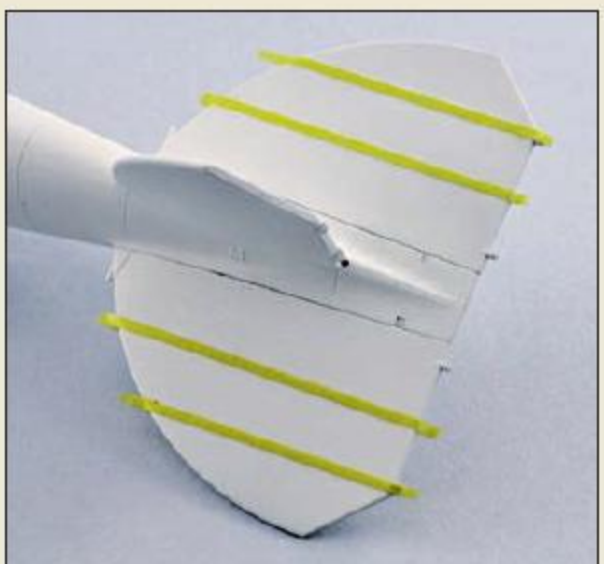
Pintamos la estructura delantera y la bancada del motor imitando la madera y la colocamos en su sitio.
Podemos observar unos cables enrollados en la parte superior del deposito de munición, estos cables posteriormente iran tensados al ala superior.

FUSELAJE

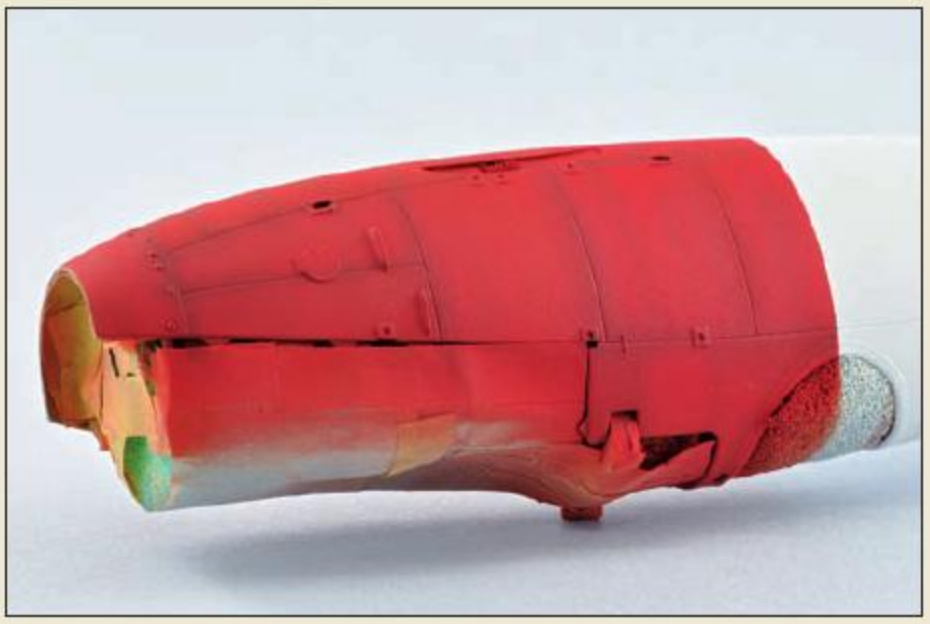
El cierre del puro no presenta ningún tipo de problema, quizá un poco de masilla por precaución pero poco mas.

Pintamos prácticamente todo el puro con blanco XF-2 de Tamiya y después panelamos con gris XF-19.





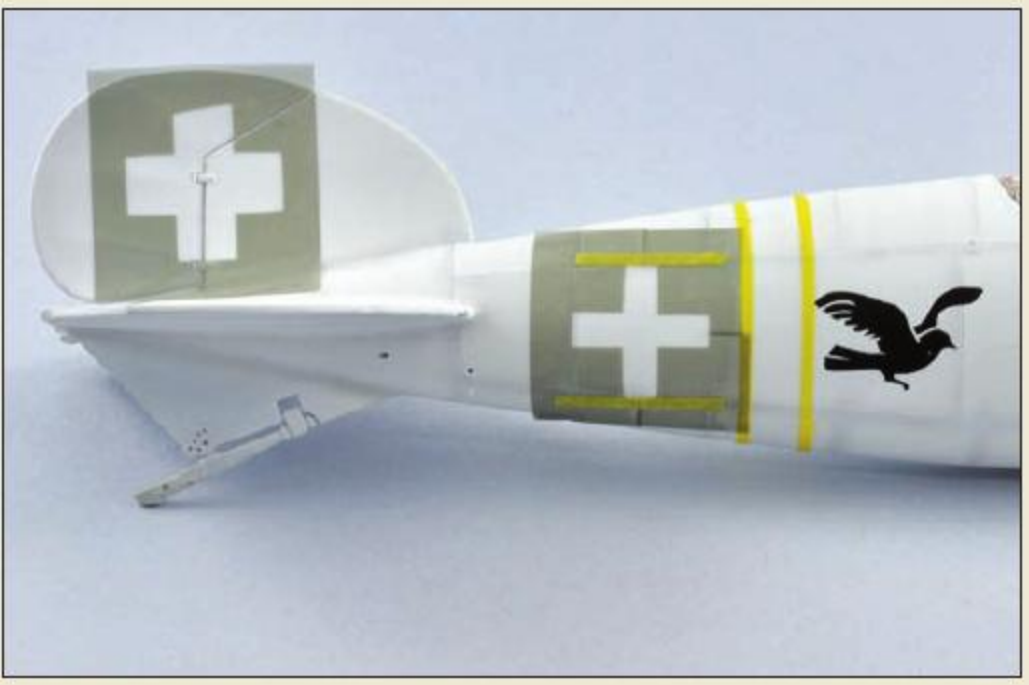
Enmascaramos el plano de cola con cinta de 1,5mm de ancho y aplicamos gris XF-19 muy diluido para marcar el realce de las costillas.



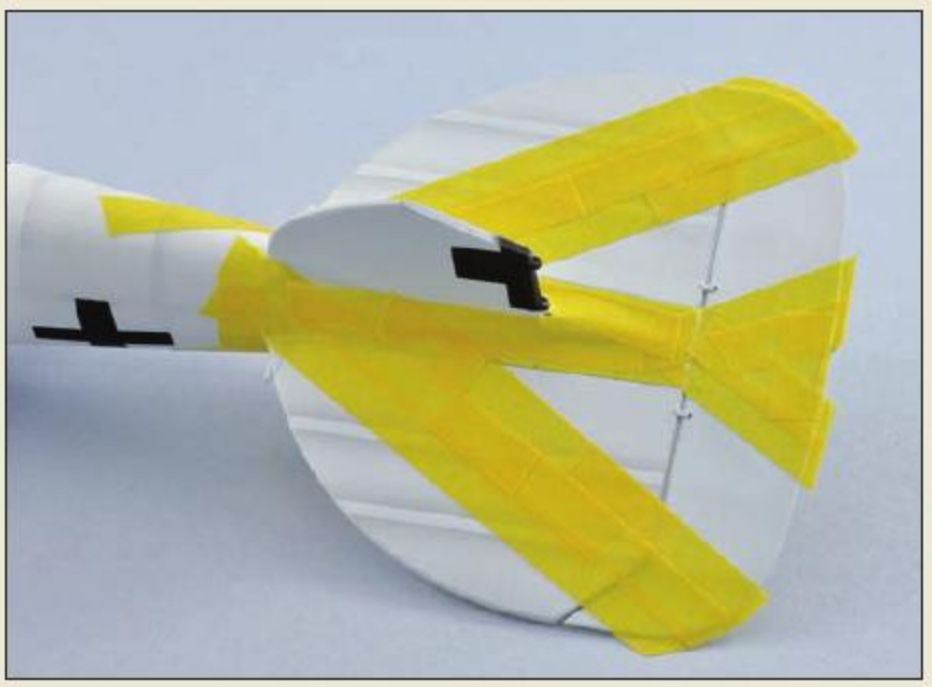
La parte delantera la pintaremos con rojo XF-7, después panelaremos y haremos alguna marca vertical en el centro y laterales de los paneles con Marrón rojo XF-9.

Para los emblemas y las cruces del Jasta 18 usaremos mascaras Montex Mask que en principio son para un Fokker Dr.I pero que se adaptan perfectamente al Albatros.

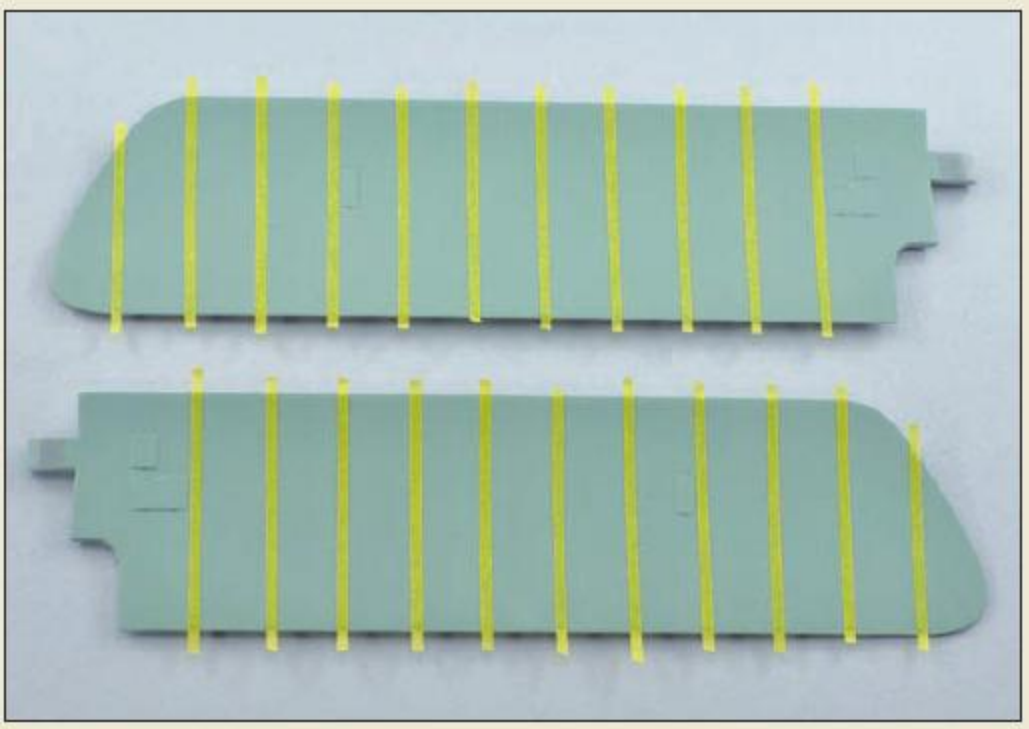
Comenzamos por el pájaro.



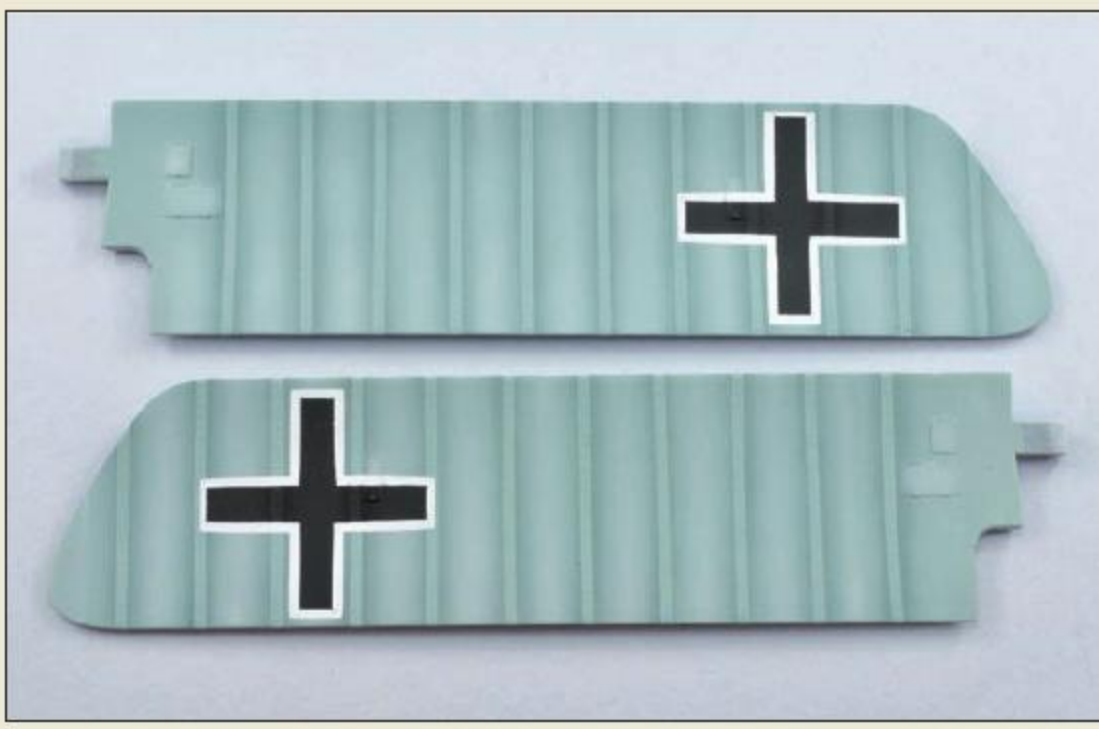
Continuamos con las cruces tanto de los laterales como las del timón, también se puede ver delimitada con cinta de 1,5mm una banda situada entre el pájaro y la cola.



Enmascaramos el plano de cola tanto por arriba como por abajo para posteriormente pintarlo de negro.

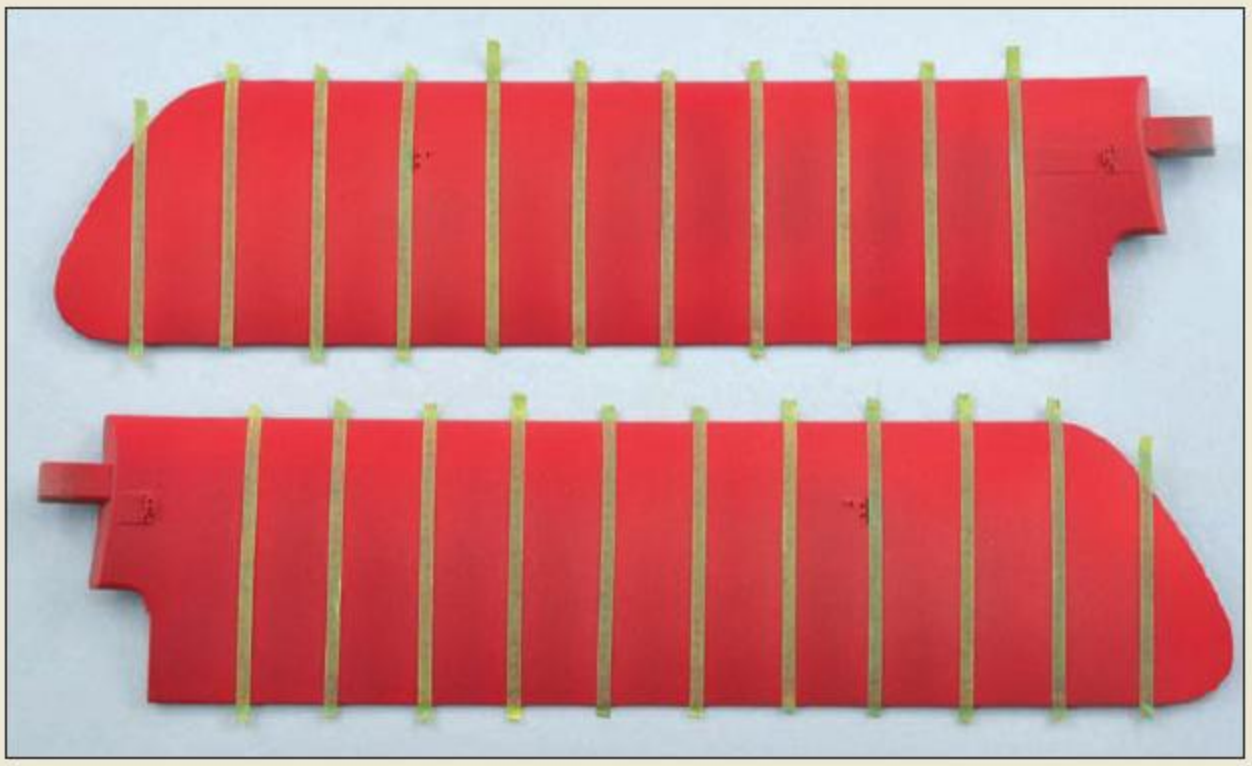


Pintamos la parte inferior de las alas inferiores en azul XF-23 y enmascaramos para realizar el realce, oscurecemos un poco el color base y lo aplicamos sobre la cinta para marcar el realce.



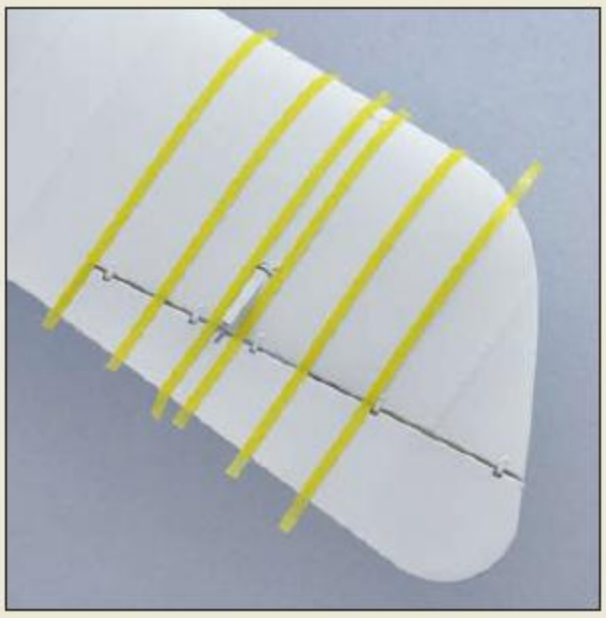
Hacemos algún efecto con blanco muy diluido entre costilla y costilla.
Terminamos pintando las cruces con las mascaras de Montex Mask.

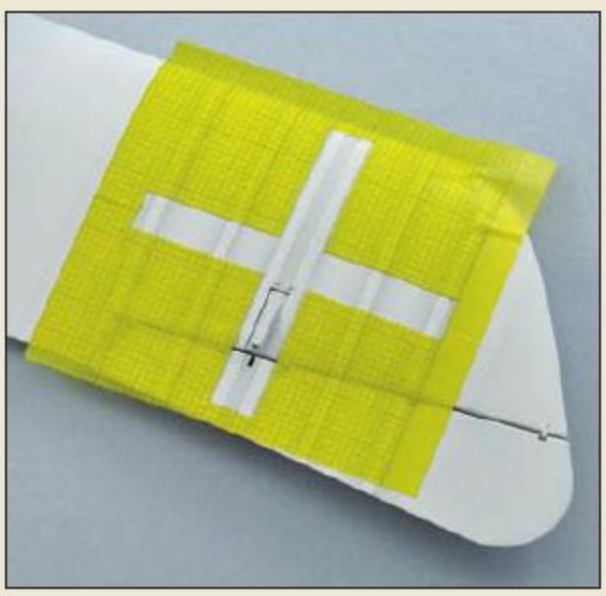
Primera fase de la pintura del fuselaje terminada, a destacar el panelado con lápiz y el realce de las costillas en las zonas negras de la cola, realizado de la misma manera que en las alas.



Pintura base en rojo XF-7, enmascaramos las costillas con cinta de 1,5mm.

Realce terminado, primero aplicamos XF-9 para marcar las costillas y terminamos con naranja X-6 muy diluido entre las costillas para sacar algún contraste.





Proceso de pintado de las cruces superiores, base en blanco, enmascaramos las costillas, realzamos con XF-19, plantilla de la cruz negra, pintamos la cruz en negro nato XF-69 y realzamos con negro XF-1.

Enmascaramos la zona de la cruz terminada y procedemos a pintar el resto del ala igual que lo hicimos con el ala inferior.

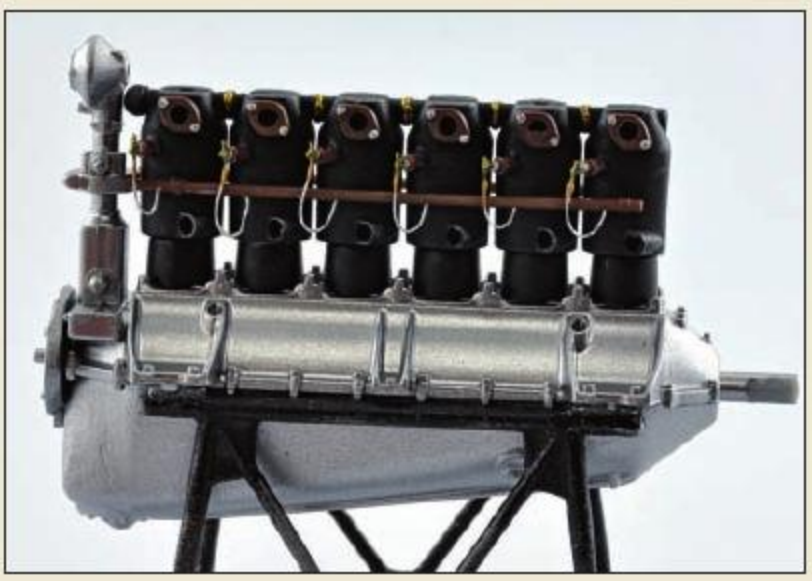
Para las ametralladoras Spandau usaremos el set de Master model para el cañón la boquilla y la camisa combinado con el set que trae la maqueta del que utilizaremos la tapa delantera de la camisa que trae la mira incorporada y nos facilita mucho el trabajo.

MOTOR

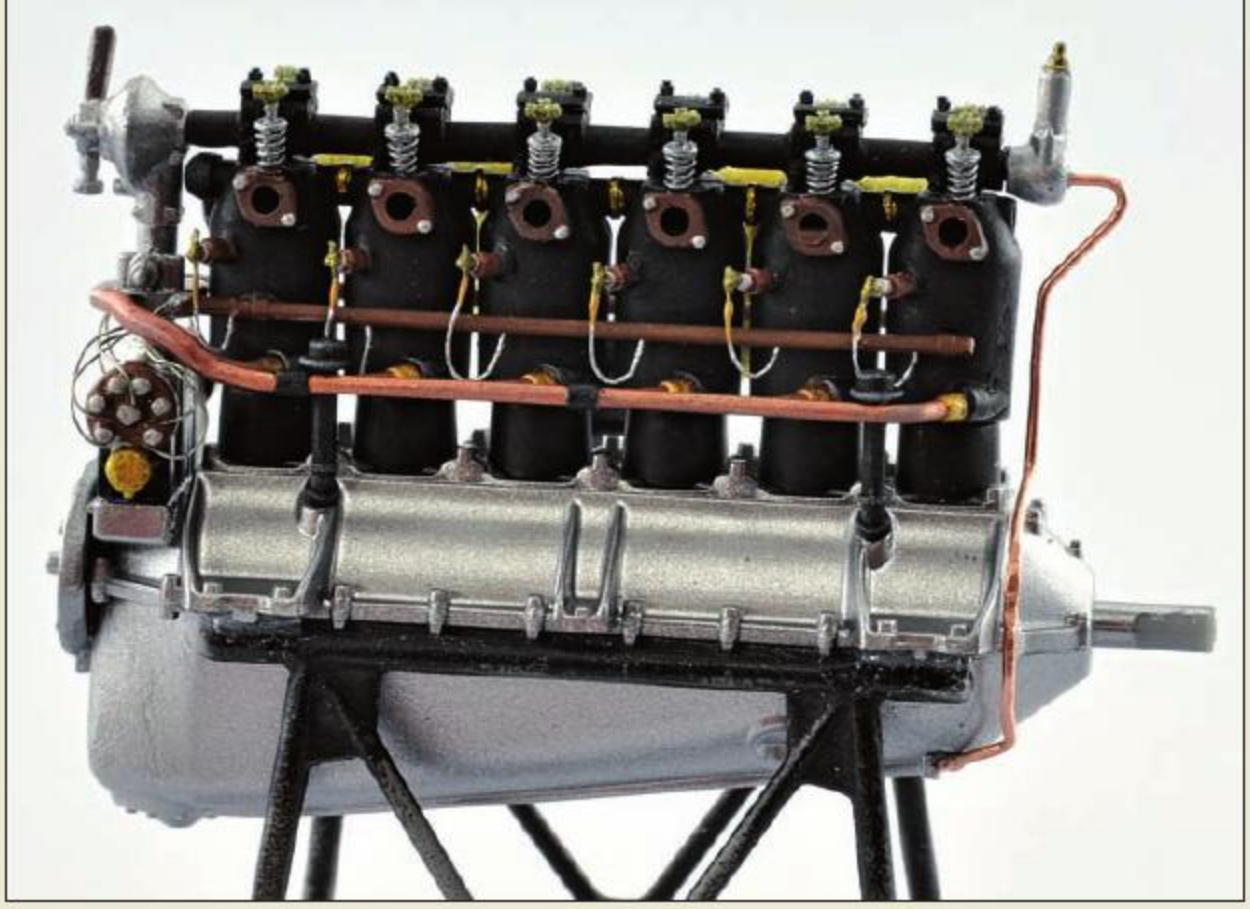
Para mejorar un poco el motor usaremos estos tres set de Taurus Models, nos darán un toque extra muy realista.

Proceso de montaje del bloque del motor, encajes perfectos.

Montaje de los cilindros, eliminaremos los muelles de la parte superior.

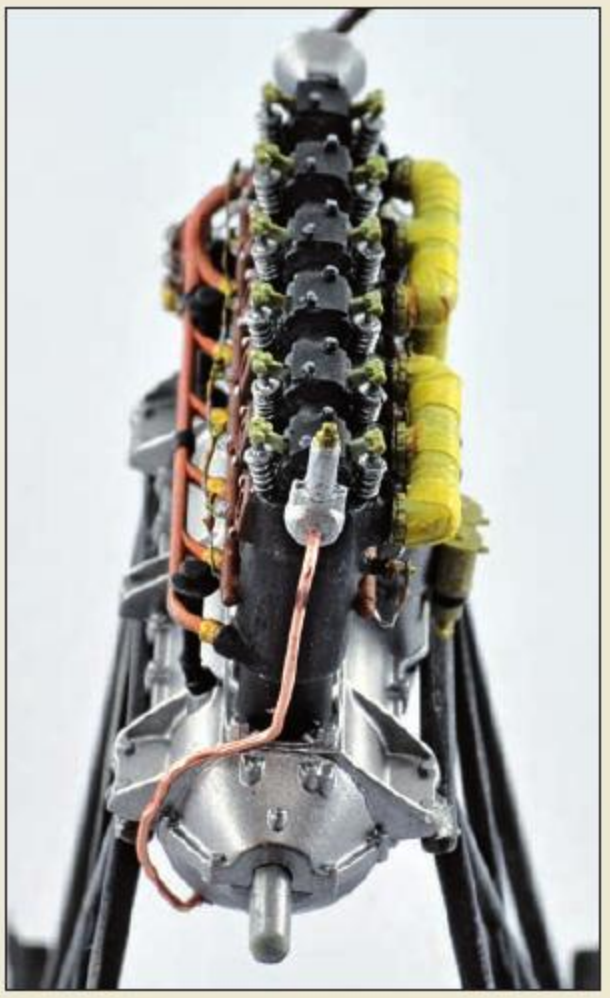


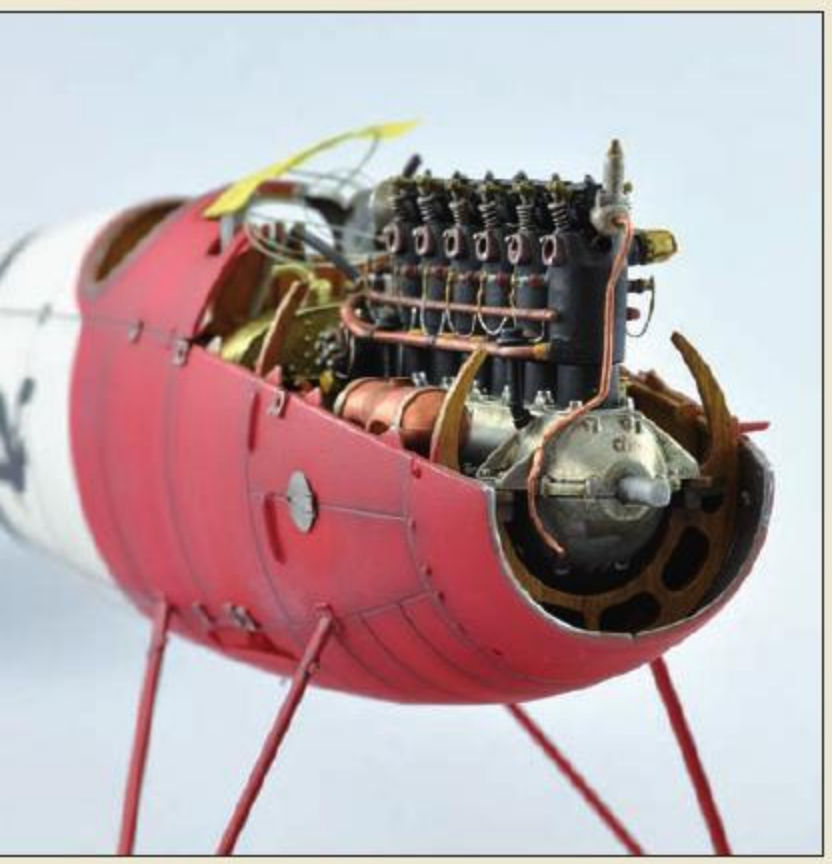
Pintura del bloque en Acero de lara, los cilindros en negro, añadimos las bujías de Taurus Models, añadimos las conducciones de los cables y cableamos con un hilo color acero de unos 0,2mm las bujías.



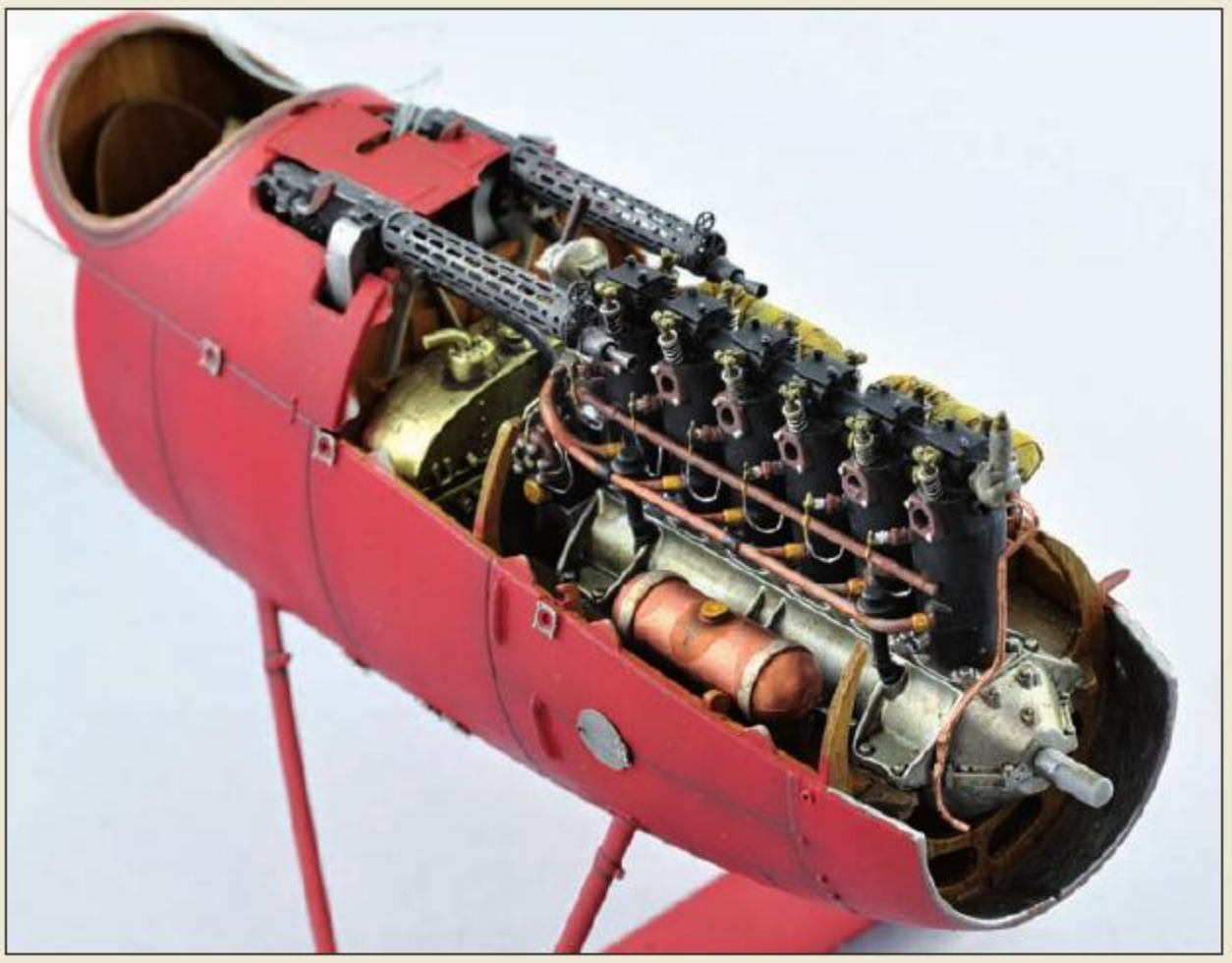
En esta sucesión de fotos podemos ver los siguientes avances:

- Forrado de los tubos con cinta de enmascara de 1mm.
- Cableado final de las bujías.
- Cableado delantero realizado con hilo de cobre.
- En la parte superior los añadidos de Taurus Models, Muelles pintados en acero de lara, soportes de los mulles y eje central.
- Añadimos los diversos tubos que aporta el kit pintados en color cobre.





Instalamos el motor en el avión y una vez pegado le damos un lavado en óleo tierra sombra tostado, con chorretones puntuales.



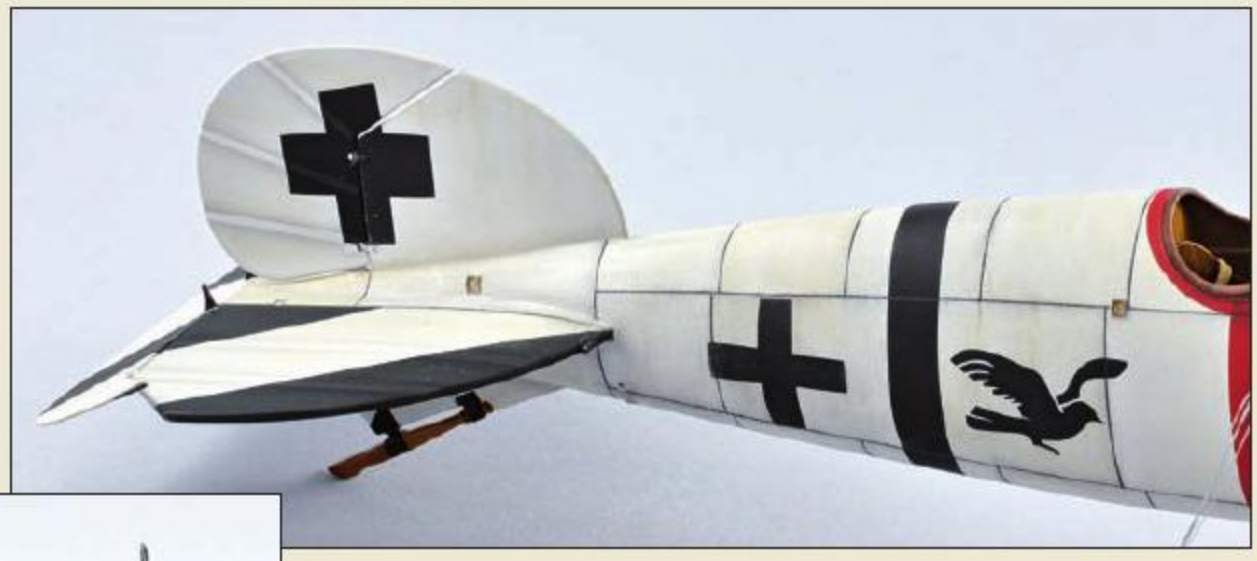
Añadimos las Spandau pintadas en Gun Metal y una tapa pintada en rojo que va entre ellas, teniendo cuidado de sacar los cables que van al ala superior por su lugar.

Pintura de las tapas que cierran el motor, pintadas en acero de lara y rojo muy diluido sin llegar al tono del avión, también podemos ver las tapas de los registros en color metal del fg de HGW. Finalmente no se colocaran las tapas del motor ya que ocultan demasiado en trabajo realizado en el.

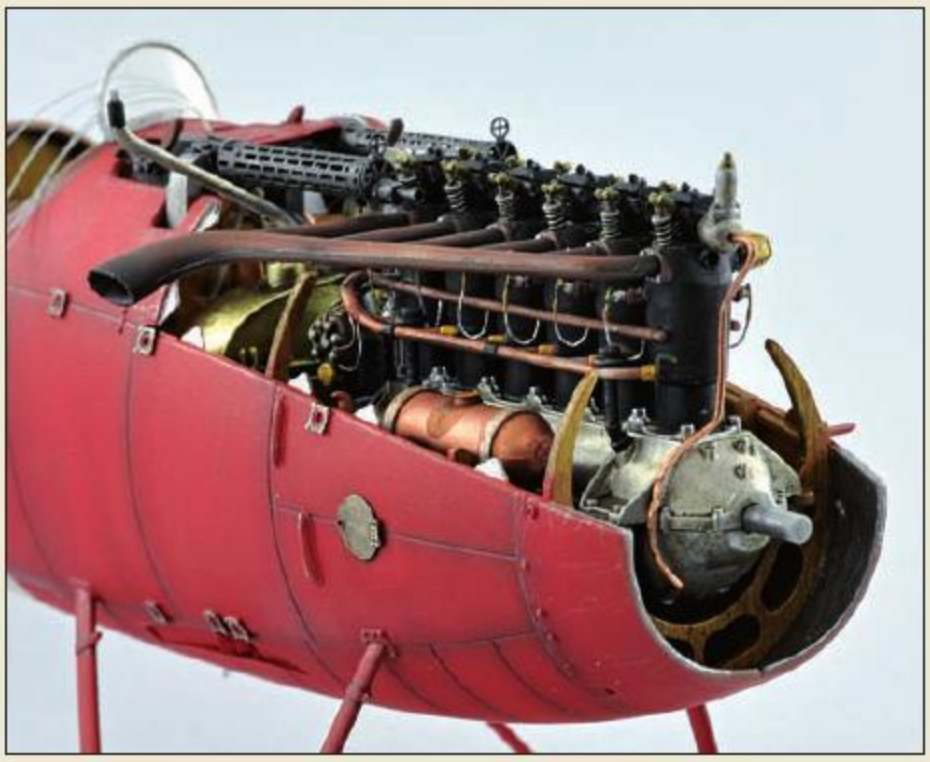
MONTAJE FINAL

Añadimos timón de dirección y de profundidad.

En la parte blanca del fuselaje le aplicamos unos toques aleatorios de pigmentos color tierra clara.

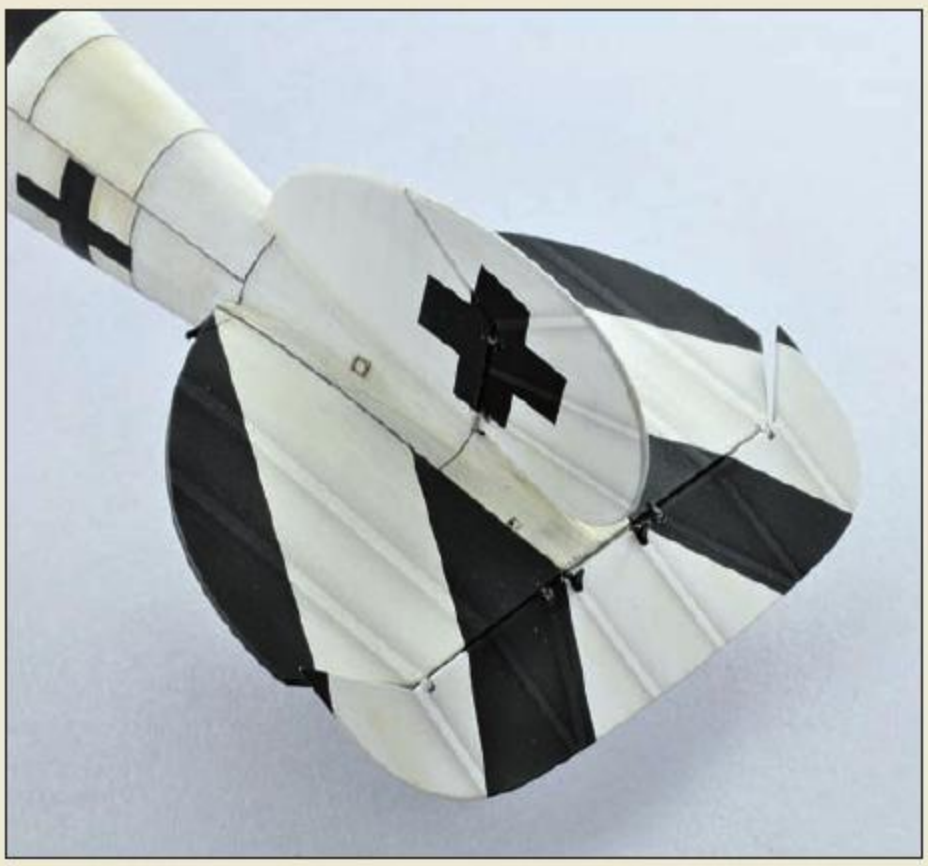


Cristal protector del piloto, efectos de desgaste realizados con un lápiz acuarelable al lado de las Spandau.



El escape, ahuecamos la salida, lo pintamos en marrón rojo Xf-9, luces con naranja X-6 y sombreados con negro, insistiendo en la salida del escape.

Colocamos la protección lateral de la Spandau.



Cola terminada con algún efecto sutil de pigmentos color tierra.

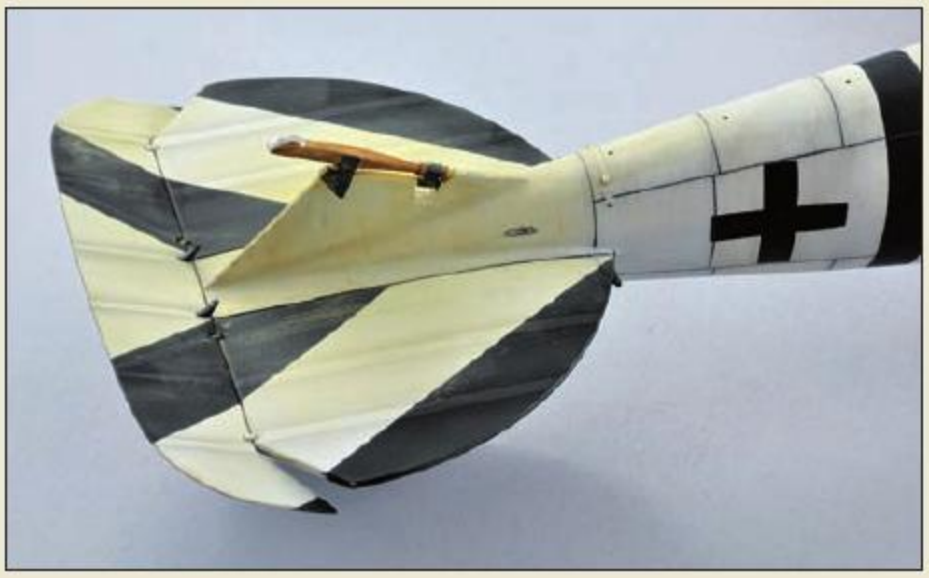
Dejamos preparado el tubo que va al radiador de la parte superior y vista general de esta fase.

Instalación de los soportes del ala superior, tapa delantera del motor y dejaremos instalados dos tensores para instalar posteriormente las riostras del morro del avión.

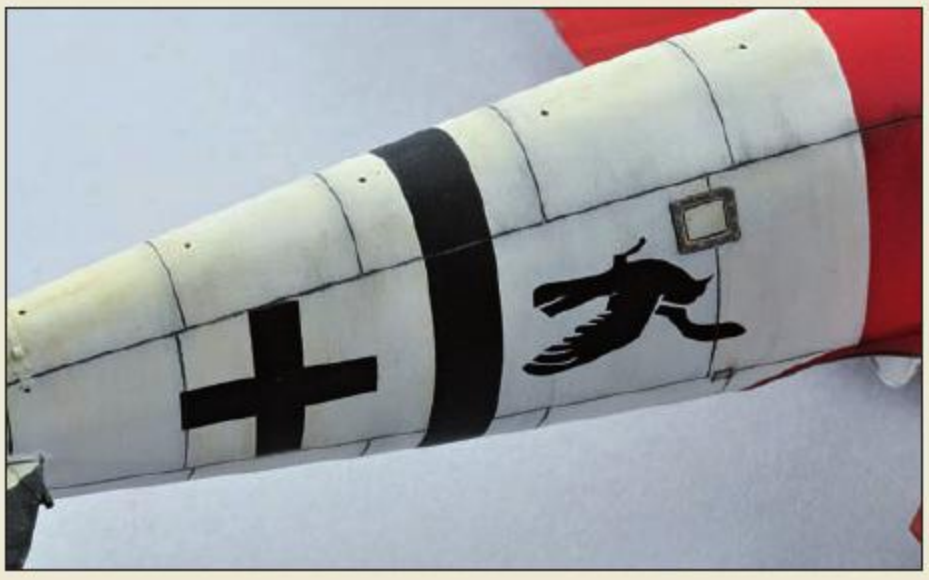
Antes de instalar las alas inferiores colocaremos en su lugar las argollas y tensores de las riostras, también podemos ver unos toques de pigmentos color tierra en las alas.

Instalación del ala inferior con los largueros de los extremos.

Montaje y alineación del ala superior.

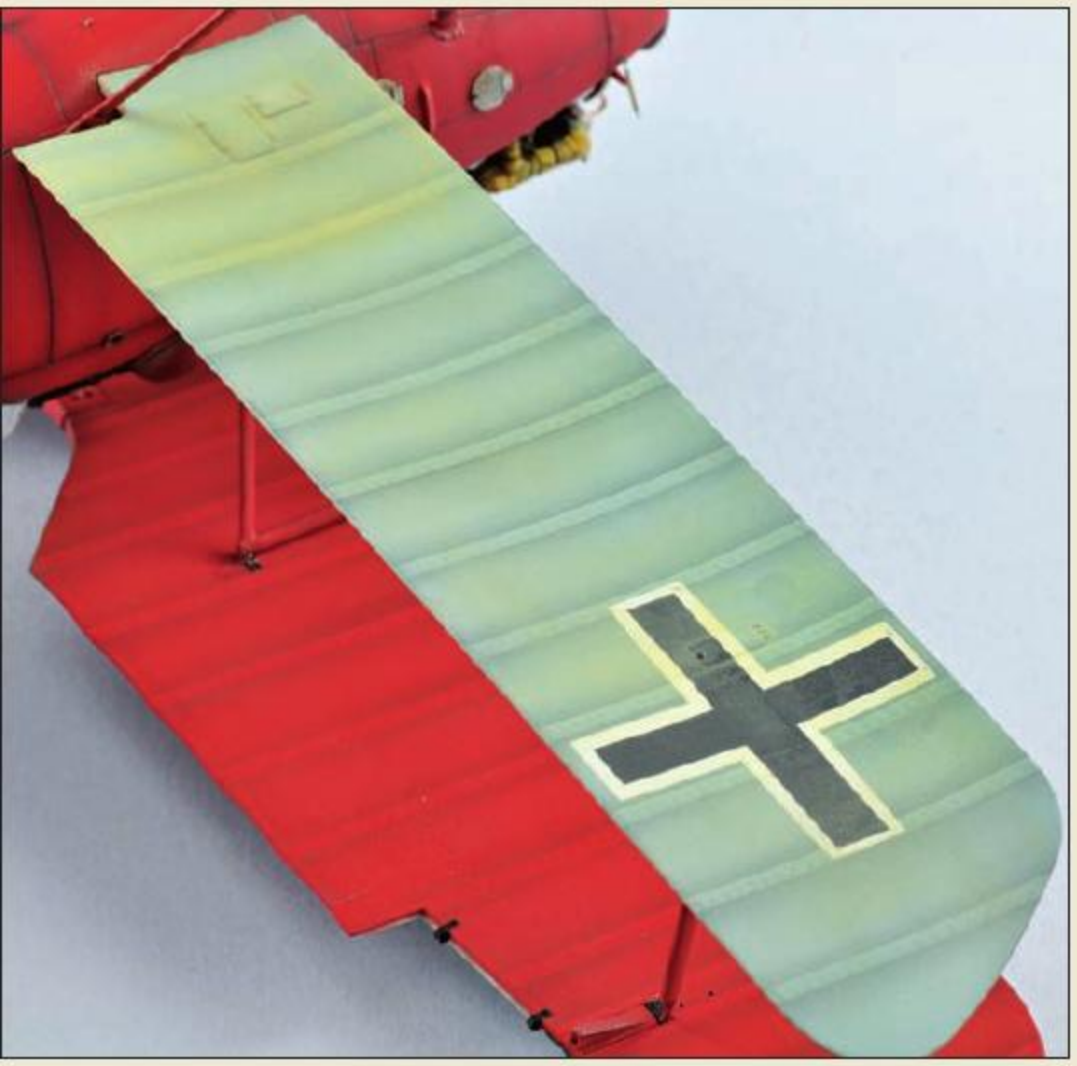


Ensuciado mas intenso con pigmentos color tierra.



Es importante rematar sutilmente la parte inferior con los pigmentos color tierra y chorretones sutiles realizados con óleos.

Insistimos con los pigmentos en zonas puntuales de las alas.



Instalación de las riostras, usaremos hilo de pesca de 0,16m pintado con un Spray color acero.
Introducimos un trozo de tubo de acero de 0,6mm X 0,4mm en el hilo, pasamos el hilo por un extremo del tensor y lo volvemos a introducir en el tubo, acercamos el tubo al tensor y lo fijamos con una gota de ciano, introducimos otro trozo de tubo igual en el otro extremos del hilo, introducimos el hilo en el otro tensor, pasamos el hilo de nuevo por el tubo, tensamos un poco, desplazamos en tubo al extremo y lo fijamos con ciano.
Ya tenemos realizada la riostra, terminamos cortando el exceso de hilo.
Así procederemos con el resto de las riostras.

DEDICATORIA

Quiero dedicar este trabajo a mis amigos Giovanni, Alonso y Octavio, por aguantarme y ayudarme durante el proceso de construcción de este modelo.
También quiero agradecer a Javier López de Anca, Rodrigo Hernández Cabos y Rodrigo Hernández Chacón, la confianza depositada en mi con el encargo de este proyecto, muchas gracias.

HELICE

Base en Amarillo desierto XF-59, enmascaramos con cinta de 1mm.

Una vez enmascarado pintamos la hélice con marrón XF-52.

Terminamos aplicando la técnica de la madera al igual que hemos hecho en los interiores, una vez seca le añadimos las calcas de la marca de la hélice, efectos de suciedad con aero y desconchones realizador con lija de grano 2000.

234 a 251- Cono de la hélice pintado en acero, después en blanco y desconchones con lija de grano 2000.
Visión general con las ruedas y la hélice instaladas.

CUADRO MATERIALES

AVIÓN
- Base blanco XF-2 y rojo XF-7
- Parte inferior de las alas Azul XF-23
- Cruces y marcas negro XF-1.

MOTOR
- Bloque acero de lara.
- Cilindros negro XF-1.
- Detalles en cobre XF-6 y gold X-12.

HÉLICE
- Base Amarillo desierto XF-59 y Marrón XF-52.
- Óleos Ocre amarillo y tierra siena tostada.
- Final Clear naranja X-26.

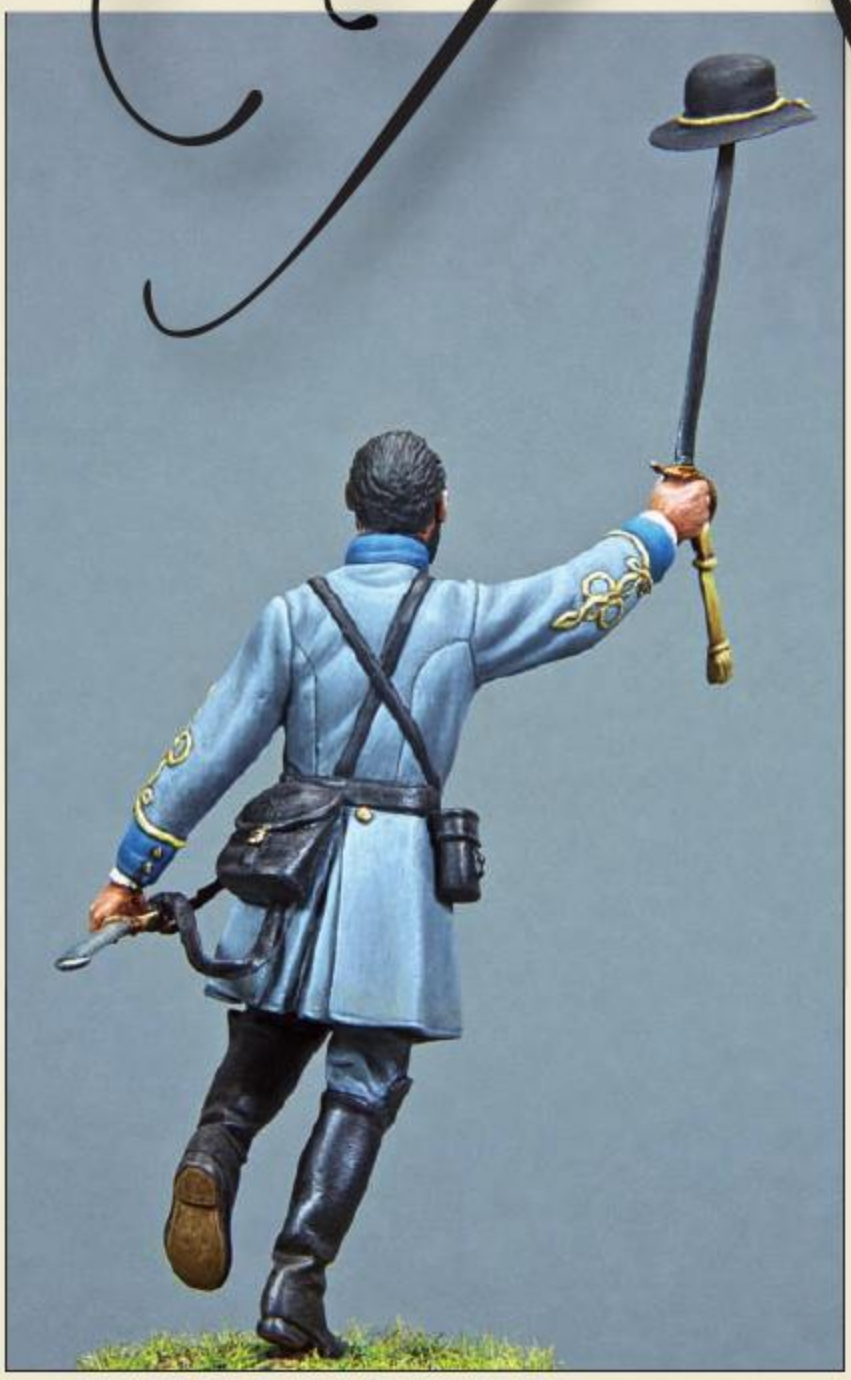
CABINA:

Madera:
- Base Amarillo desierto XF-59.
- Óleos Ocre amarillo y tierra siena tostada.
- Final Clear naranja X-26.

Asiento:
- Base marrón XF-68
- Óleos Ocre amarillo y tierra siena tostada.
- Final Clear naranja X-26.
- Cojín, base Model color 70.891 verde medio, luces y sombras aclarando y oscureciendo el color base.
- Palanca y pedales verde XF-76.
- Deposito Alclad 2 ALC-706.
- Depósitos de munición acero de Lara.
- Spandau Gun metal X-10.

General Ar

HIDALGO-BENEITO
MINIATURAS MILITARES
54mm



El 3 de julio de 1863, último día de la batalla de Gettysburg, el general confederado Lewis Armistead moría avanzando al frente de sus hombres, durante uno de los hechos bélicos más heróicos y trágicos de la historia estadounidense, la denominada "Carga de Pickett".

Lewis Addison Armistead nació en Carolina del Norte el 18 de febrero de 1817. En 1834 ingresó en la Academia Militar de West Point, pero sólo dos años después fue expulsado de allí por romper un plato en la cabeza de otro cadete. A pesar de ello, Armistead seguía queriendo una carrera militar y en 1839 consiguió una comisión directa como oficial en el Ejército estadounidense. Participó en la guerra con México como segundo teniente (alférez), resultando herido en el asalto a Chapultepec. Al finalizar el conflicto ya era primer teniente, y un tiempo después sería ascendido a capitán, rango que ostentaba cuando estalló la Guerra Civil en su país.

En ese momento, Lewis Armistead decidió servir a la recién creada Confederación, renunciando a su cargo en el Ejército regular, y en septiembre de 1861 fue nombrado coronel del 57º Rgto. de Infantería de Virginia. En abril de 1862 fue ascendido a general y se le dio el mando de una brigada compuesta de virginianos, integrada en el Ejército del Norte de Virginia de Robert E. Lee. A su frente combatió en la campaña de la Península, así como en Malvern Hill, aunque durante la

GETTYSBURG 1863

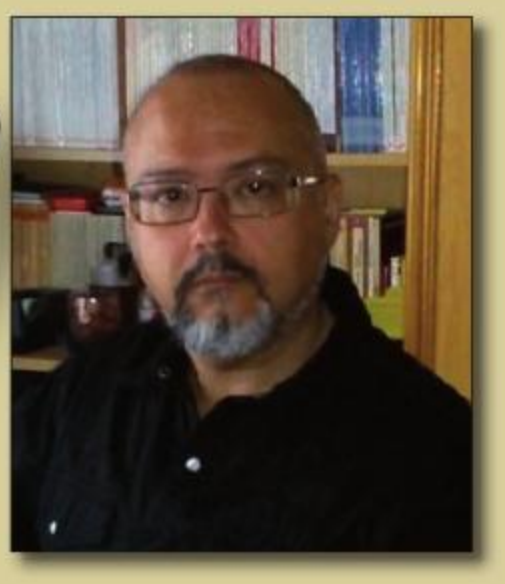
Armistead

segunda batalla de Manassas la unidad de Armistead permaneció en la reserva, y en la subsiguiente campaña de Maryland se le encomendaron tareas de retaguardia. Volvería a la línea de frente para la batalla de Sharpsburg (Antietam), donde el general resultó herido.

Después de recuperarse, su brigada fue asignada a la recién creada división de George Pickett, pero las ganas de combatir de los virginianos tuvieron que contenerse, ya que la nueva división fue mantenida en reserva durante Fredericksburg, y también se perdió Chancellorsville, al ser trasladada al sureste de Virginia.

Su oportunidad llegaría nuevamente el 3 de julio de 1863, tercer día de la sangrienta batalla de Gettysburg (Pennsylvania), donde estaba a punto de decidirse el futuro de la contienda. La división de Pickett fue elegida para encabezar el asalto que se realizaría sobre Cemetery Ridge, donde estaba desplegado el centro de las tropas federales. Por un triste giro del destino, éstas se encontraban al mando del Winfield Scott Hancock, uno de los mejores amigos de Armistead antes de la guerra.

Pickett situó sus tres brigadas en dos líneas: las de Garnett y Kemper en cabeza, con la de Armistead inmediatamente detrás de ellas. Tras una intensa barrera de fuego llevada a cabo por la artillería confederada, se ordenó avanzar a la Infantería. Y Lewis Armistead, en lugar de permanecer en reta-



Luis Gómez Platón

¿Qué significa para mí EuroModelismo? Pues en mi caso, responder a esta cuestión requiere de dos enfoques. El primero debe ser personal, ya que he trabajado durante veinte años en Acción-Press, y he sido uno de los que vio nacer esta revista, que empezó con el nombre de Todo Modelismo, colaborando en ella desde el primer número, y llegando a ser coordinador general de la que sería su "hija", EuroModelismo-Figuras. Y, evidentemente, desde este punto de vista para mí significa algo muy importante, pues muchos de los mejores momentos vividos en ese tiempo –aunque también algunos de los peores...– han tenido que ver con esta publicación.

La segunda valoración debo hacerla como simple lector, y según ese enfoque, también resulta muy positiva. Y es que, al margen de que uno pueda estar más o menos de acuerdo con ciertos planteamientos aplicados por la dirección editorial, o que se haya sentido afectado por situaciones puntuales, cualquier aficionado tendría que estar agradecido a la que durante muchos años ha sido la única publicación española dedicada a nuestro hobby, por su innegable carácter didáctico y espíritu divulgativo; tanto los más veteranos, que hemos aprendido y enseñado con ella, como los más nuevos, que sin duda se han beneficiado de su herencia.

Así pues, vaya desde aquí mi más sincero agradecimiento a EuroModelismo, deseándole que llegue a superar estos malos momentos y que, quizás bajo una dirección generacionalmente renovada, dure al menos otros 250 números más.

guardia para controlar mejor el mando, optó por situarse al frente de sus hombres. Y para que todos lo supieran, animándoles así continuar, clavó el sombrero en la punta su espada y levantó ésta mientras marchaba a grandes zancadas. Según parece, en algún momento el sombrero se fue deslizando por la hoja hasta llegar a la empuñadura, y el general de brigada lo sacó y volvió a pincharlo.

El avance proseguía bajo el fuego artillero de la Unión, que creaba grandes huecos entre las filas confederadas. Al cruzar la carretera de Emmitsburg, muchos hombres rompieron filas, agachándose para cubrirse del fuego que estaba destruyendo la división, pero finalmente el resto alcanzó el muro que marcaba la línea de frente del Ejército unionista. Armistead entonces grito: "¡Vamos, muchachos, darles frío acero! ¿Quién me sigue?", y precipitándose entre la masa de soldados, colocó su mano sobre un cañón enemigo, momento en el que recibió tres disparos: en la pierna, el brazo y el pecho.

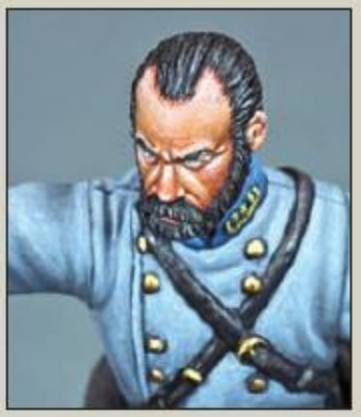
El ataque acabaría resultando un fracaso, con graves pérdidas para la Confederación. Una vez terminado el combate, el general de brigada Armistead fue recogido del campo de batalla por soldados de la Unión, y se dice que, agonizante, lo primero que hizo fue preguntar por su amigo Hancock, quién también había resultado herido de gravedad durante la batalla. Tras ser llevado a un hospital de campaña, los médicos federales comprobaron que dos de sus heridas eran leves, pero, por desgracia, la más grave les pasó desapercibida, y a consecuencia de ella, el bravo general confederado moriría dos días después, el 5 de julio de 1863. Lewis Armistead fue respetado y querido tanto por sus tropas como por sus compañeros oficiales, considerándosele un hombre valiente y amable, aunque con un fuerte sentido del deber y un estricto concepto de la disciplina.

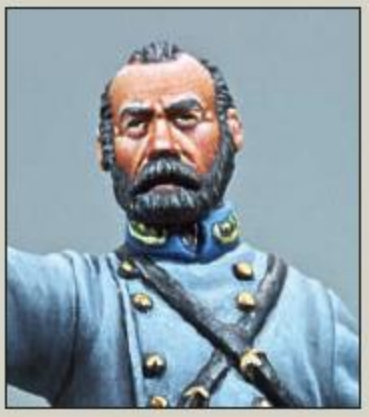
LA FIGURA

Ha sido esculpida por mi buen amigo José Hidalgo para su marca, Miniaturas Benito (ref. MV114 Gen. Lewis Armistead, 1863), produciéndose en metal blanco a escala 54 mm –en realidad es un poquito más grande–. En líneas generales, presenta una calidad bastante buena, y su dinámica pose le aporta un gran atractivo.

La preparación de la pieza no implica grandes problemas, aunque conviene poner un poco de atención en algunos puntos, como por ejemplo la unión de la mano izquierda, que viene separada agarrando la vaina de la espada, y que yo aconsejo pintar por separado y pegar al final. Asimismo, conviene reforzar la unión del sombrero en la punta de la espada; en mi caso, realicé un pequeño orificio con una broca y use una gotita de adhesivo epoxi.

En cuanto a la pintura, no hay mucho que explicar a nivel técnico, ya que he empleado





En el cuello de la levita, a ambos lados, se puede ver el distintivo de rango para los generales confederados: tres estrellas de cinco puntas rodeadas por una orla, todo bordado en hilo de oro.

Para el rostro del general Armistead se eligió un tono de piel algo más bronceado de lo habitual, aumentando los tonos "anaranjados" en la mezcla base y las luces. El pelo es oscuro, y en algunos puntos empieza a mostrar asomos de canas grises.

Como equipo personal, a la figura se le han incorporado una pequeña bolsa lateral, donde transportar pequeños objetos, mapas, munición, etc, y unos prismáticos en su funda; ambos elementos son de cuero negro.

Asimismo, en las mangas van situados los nudos austriacos que identificaban a lo oficiales, también en hilo de oro; los de los generales estaban formados por un entramado de cuatro cordoncillos.

El famoso sombrero que forma parte de la leyenda, era un modelo sencillo, de ala ancha y fabricado en fieltro negro, con un cordón dorado rodeando la base de la copa.

En este caso se ha representado al general Armistead con unas botas del tipo denominado "Napoleón", altas y con extensiones superiores para proteger las rodillas. Como durante la carga él dirigió a sus tropas a pie, no fue necesario el uso de espuelas.

La ambientación escénica es muy simple. Sobre una elegante peana de olivo se añadieron un poco de tierra, ramitas rotas y hierba artificial, esta última pintada algo amarillenta, como correspondería al mes de julio.

CUADRO COLORES

Carne:
BASE: carne medio 860 + arena marrón 876 + un poco de uniforme inglés 921 + un poco de bermellón 947 + un poco de carne mate 955
LUCES: base + carne mate 955 + carne dorada 845; para las últimas se añadió un poco de arena claro 837
SOMBRAS: uniforme inglés 921 + bermellón 947; para las finales se añadió un poco de marrón rojizo 985

Levita y pantalón:
BASE: gris neutral 992 + verde marina oscuro 868 + un poco de azul americano 903 + un poquito de carne mate 955
LUCES: base + gris azul claro 905
SOMBRAS: base + verde marina oscuro 868 + gris oscuro 994

Cuello y bocamangas:
BASE: azul Prusia 965 + azul mate 962 + un poquito de azul marina oscuro 898
LUCES: base + azul gris 943
SOMBRAS: base + azul marina oscuro 898

Nudos austriacos (hilo de oro):
BASE: marrón dorado 877 + amarillo mate 953 + uniforme japonés 923 + un poquito de amarillo arena 916
LUCES: base + amarillo arena 916; para las finales se añadió un poco de arena claro 837
SOMBRAS: uniforme inglés 921 + madera nueva 311 (Panzer Aces); para las finales y los perfilados se añadió un poco de sombra tostada 941

Sombrero:
BASE: negro 950 + un poco de lodo oscuro 316 (Panzer Aces)
LUCES: base + lodo oscuro 316 (Panzer Aces) + lona 314 (Panzer Aces)
SOMBRAS: negro 950

Correaje, equipo y botas:
BASE: negro 950 + un poquito de marrón cuero oscuro 871 + un poquito de azul Oxford 807 + medium brillante 470
LUCES: base + marrón cuero oscuro 871 + azul Oxford 807 + medium brillante 470
SOMBRAS: negro 950 + medium brillante 470

los conceptos y materiales conocidos de sobra por todos, por lo que prefiero remitirme al cuadro de colores. Eso sí, decir que en este caso para el color del cuello y las bocamangas de la levita se puede optar por el color blanco, propio de los generales confederados, o el azul, distintivo de la Infantería, o incluso dejarlos en el mismo color que el resto de la prenda.

Y eso es todo. Espero que os haya gustado el resultado final y os animo a que alguna vez pintéis una figura de la Guerra Civil Americana, que, como la mayoría saben, es uno de mis temas favoritos.

DIPUTACIÓN DE ALMERÍA

ASOCIACIÓN CULTURAL MODELISMO ESTÁTICO
acme
ALMERÍA

XVII ENCUENTRO DE MODELISMO

ALMERÍA 2014

CONCURSO - EXPOSICIÓN

cajamar

Carrefour

CHAVES

31 DE OCTUBRE Y 1, 2 DE NOVIEMBRE

PATIO DE LUCES DE LA EXCELENTÍSIMA DIPUTACION PROVINCIAL DE ALMERÍA

WWW.ACMALMERIA.COM - - ASOCIACION@ACMALMERIA.COM - 653 628 006 - 600 229 106

euro MODELISMO · Hobbyworld · STEEL MASTERS · HOBBYINDALO · ModelismoyMaquetas.es · AIRFIX · latrastiendadelhobby

dejuguete.es modelismo · mig jimenez · Hobby easy · Carmina Hobbys · AK interactive · SIMEL · ARIMLE · ASOCIACIÓN FUENGIROLA MINIATURAS

LLANTASBOX · ConsultoresGM · L.P. Jobe S.L. · Tal como suena · MECÁNICA NEUMÁTICOS MV · LA PITA AZUL · Imprenta Almanzora S.L. · iberocons · Entre mares Café Bar

clínica dental Buccaria · TATUAJE ARTÍSTICO SOUTH BEACH · estrella digital servicios de impresión · NuevoTorreluz · CIAGREL S.L. · TROFEOS AL-PODIUM · CAFETERIA MAKUMBA · Háblame · QUIOSCO MILÁN